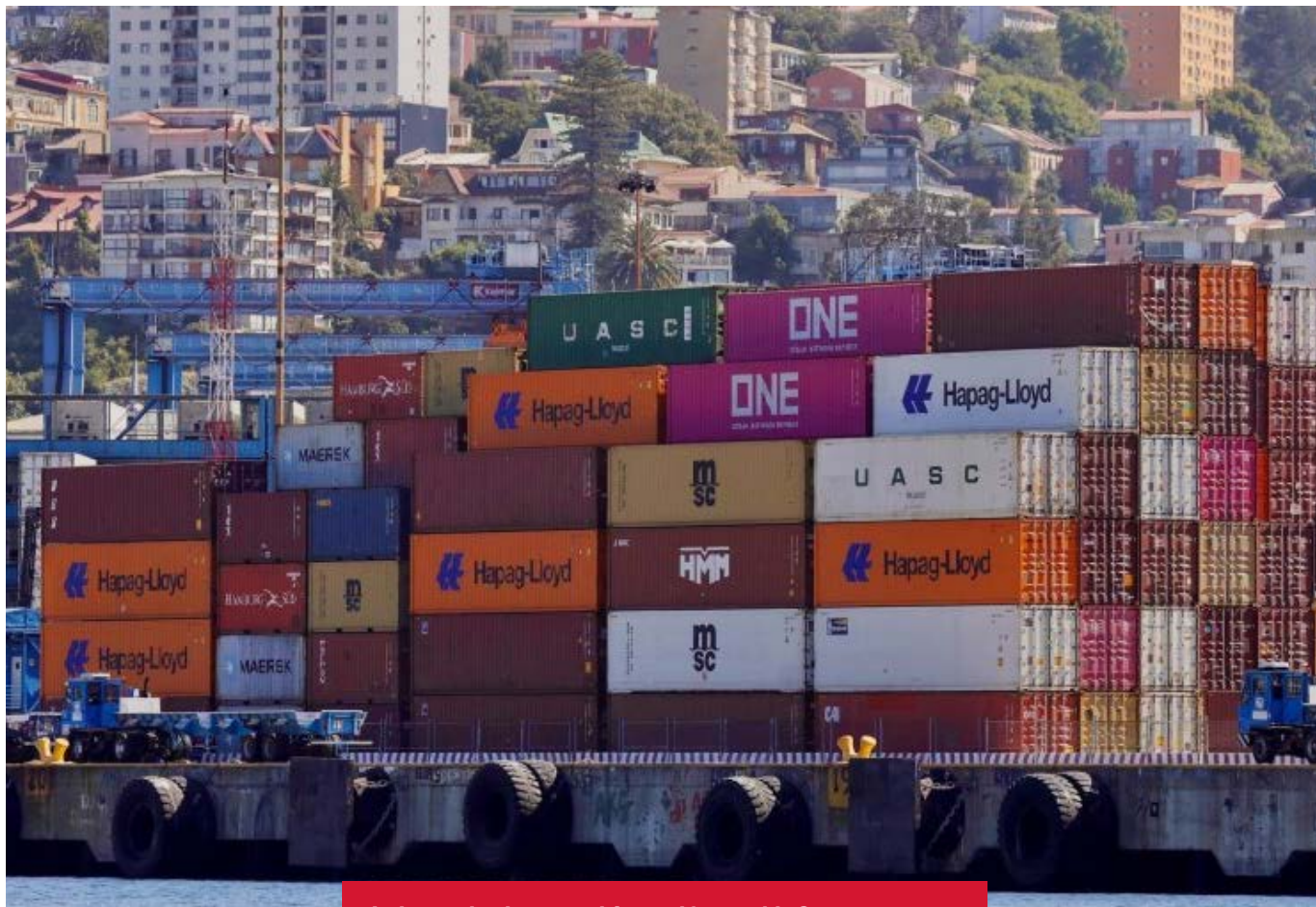


Aprobación ambiental del proyecto Terminal Cerros de Valparaíso: un hito clave, pero solo una pieza de la ampliación portuaria



La luz verde a lo que podría ser el futuro sitio Costanera -entre Muelle Prat y Bellavista- abre el camino para estructurar la próxima licitación portuaria en la ciudad, aunque el proyecto TCVAl aún debe enfrentar etapas regulatorias y eventuales impugnaciones.

La aprobación de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) del proyecto **Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL)**, otorgada este martes 3 de marzo por la Comisión de Evaluación Ambiental (Coeva) de Valparaíso, fue destacada por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) como un hito relevante para

el desarrollo del sistema portuario local. Sin embargo, importante es recalcar que se trata de un primer paso dentro de un proceso largo,

complejo y todavía sujeto a eventuales revisiones administrativas y judiciales.

En conversación con Puranoticia.cl, el **gerente general de EPV, Franco Gandolfo**, subrayó que la aprobación corresponde específicamente al denominado **sitio Costanera**, una parte del proyecto de ampliación portuaria que permitirá aumentar la capacidad operativa del recinto, pero que está lejos de significar que las obras comenzarán de inmediato o que la expansión esté asegurada en su totalidad.

El ejecutivo de la compañía explicó que la importancia de la RCA radica en que **habilita las etapas siguientes del cronograma institucional**, particularmente en un contexto en que el país -y en especial la comuna de Valparaíso- enfrenta el desafío

de reconcesionar su infraestructura portuaria a partir del 1 de enero de 2030.

“Obtener una Resolución de Calificación Ambiental favorable, después de un extenso proceso de tramitación, para lo que es una fase crucial del proyecto de ampliación portuaria, que va a permitir aumentar la capacidad de los terminales en Valparaíso y, por tanto, mantener su competitividad, es crucial”, afirmó.

A su juicio, la RCA es “un hito clave” dentro del proceso de preparación de las nuevas licitaciones, porque **permite que un eventual concesionario no solo opere la infraestructura existente, sino que pueda ejecutar nuevas obras de crecimiento.**

¿QUÉ SE APROBÓ?

El gerente fue enfático en aterrizar el alcance de lo visado por la Coeva. **La RCA corresponde al sitio Costanera, cuya primera tramitación ambiental se**





desarrolló entre 2014 y 2018. Esta nueva aprobación se da tras un rediseño del proyecto original y un proceso de diálogo con distintos actores de la ciudad.

“Es un hito relevante, pero desde el punto de vista de las capacidades, debo decir lo siguiente: un puerto se mide en sus capacidades por su capacidad para recibir naves en el borde”, explicó, agregando que, en términos concretos, la incorporación del sitio Costanera permitirá sumar un nuevo frente de atraque para el mercado de carga containerizada, además de áreas de respaldo. **Esto significa que el puerto podrá atender una nave adicional del segmento portacontenedores de gran tamaño** –de hasta 367 metros de eslora–, que son las mayores que hoy operan en la industria.

En la actualidad, el frente 1-2-3 tiene 720 metros de longitud y permite atender dos naves simultáneamente, pero de menor tamaño. **La nueva infraestructura agregará capacidad para una nave más de gran escala**, lo que impactaría directamente en la competitividad del sistema portuario que tiene la comuna de Valparaíso.

Según lo planteado por Franco Gandolfo, **esta primera fase podría incrementar en torno a un 30% la capacidad del sistema portuario bajo la futura concesión.** No obstante, el propio gerente de la EPV insistió en que esto forma parte de un proceso por etapas y no de una expansión inmediata y total. “Nosotros hemos planteado un modelo de concesión en una dimensión que involucra un único operador y ese modelo está planteado en

sede de libre competencia en dos fases: lo hemos propuesto sobre condiciones técnicas que tienen fundamento importante. Después veremos, cuando se apruebe o no se apruebe, si es que hay que adecuar eso. **Pero el punto es que el concesionario que llegue va a acceder con el sitio Costanera construido a 20 años de concesión. Esa es la primera fase del proyecto y agregaría cerca de 30% de capacidad al sistema portuario de Valparaíso**”, expresó.

ALCANCE Y OPERACIÓN

La intervención aprobada se emplaça entre el vértice del Espigón, cercano al Muelle Prat, hasta antes del sector Bellavista. Allí podrán operar naves multipropósito –contenedores, carga fraccionada y cruceros– con apoyo de grúas de gran tamaño.

Para dimensionar la magnitud, el ejecutivo detalló a Puranoticia.cl que una de las grúas necesarias para este tipo de operación tiene 60 metros de altura y que, **cuando está levantada puede alcanzar incluso los 90 metros de altura.**

“Lo que ha hecho el proyecto es aducir que se busca ese equilibrio entre la transferencia de carga y el apilamiento de carga en el borde costero (...). Entonces, **lo que ha**

hecho el proceso de diálogo y de búsqueda legítima de acotar y consensuar los intereses portuarios con los intereses de la ciudad (...), fue disminuir el tamaño de la intervención y llevarlo a lo que hemos denominado sitio Costanera”, explicó.

También precisó que “con eso, **lo que se hizo fue disminuir a menos de la mitad los impactos en vistas y paisajes, pero además quedaba la componente de cómo nos hacemos cargo de los otros impactos que subyacen, que es este espacio que va a mantenerse apilado a carga, a existir grúas, y en ese ámbito lo que definimos fueron dos componentes para mitigar o compensar. Entonces, si yo estoy afectando vistas, tengo que devolver vistas a la ciudad. devolver acceso a la ciudad**”.

INTEGRACIÓN URBANA

Uno de los ejes centrales del rediseño del proyecto fue **equilibrar el crecimiento portuario con las sensibilidades urbanas de Valparaíso**, particularmente en materia

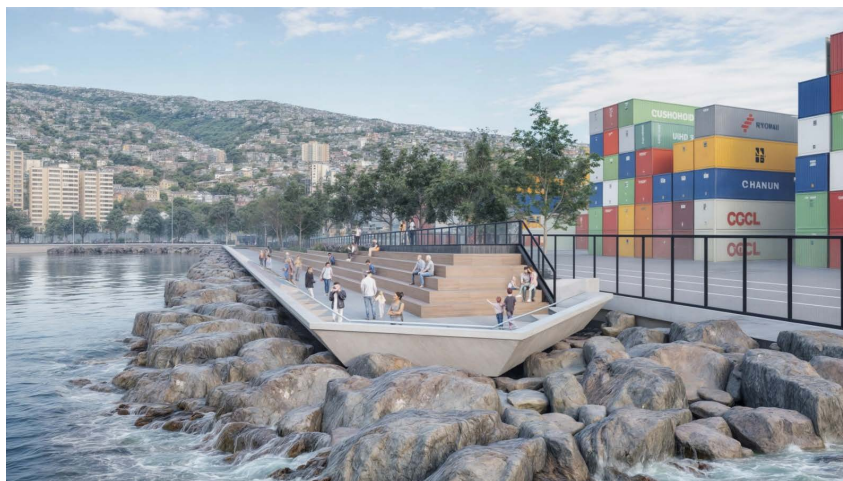
de la iniciativa.

NO ES LA SOLUCIÓN DEFINITIVA

Pese a la valoración del avance, importante es dejar claro que este paso dado este martes en la Coeva de Valparaíso **no equivale a la solución estructural para el puerto ni garantiza automáticamente la ejecución total del proyecto.**

“Valparaíso lo que necesita es certidumbre, noticias positivas y concreción. Y este es un paso que yo creo que hay que valorarlo como tal, no sobrevalorarlo, pero tampoco subdimensionarlo”, afirmó el gerente general de la EPV a Puranoticia.cl.

De igual manera, reconoció que es una posibilidad que la RCA pueda ser impugnada ante el Tribunal Ambiental, como ya han anticipado detractores de la iniciativa. «Si no contáramos con RCA, incluso estando discutida en Tribunal Ambiental, porque eso puede perfectamente ocurrir, pero tenemos que estar preparados para eso, entonces este es un paso, no es el único y hay que



de vistas al mar, paisaje y acceso al borde costero.

“El puerto tiene el desafío de **equilibrar su desarrollo con las expectativas y las vocaciones de la ciudad**”, recalcó el ejecutivo de la EPV.

Y es que el proyecto original fue reducido “a menos de la mitad” en su impacto visual, concentrándose en el sitio Costanera. Además, **la RCA incluye medidas de integración urbana**, las cuales fueron aprobadas junto con el componente portuario.

Entre ellas destaca la **construcción de un paseo de borde de más de 1 kilómetro, desde el vértice del sitio Costanera hasta la conexión con el Parque Barón; una plaza hundida** para soterrar la estación de Metro en el sector Bellavista; y la incorporación del **ascensor Arrayán** como medida vinculada al sitio de patrimonio mundial.

“El proyecto portuario que se aprueba es mucho más que el 10% porque hace crecer la **infraestructura portuaria y también ayuda en la componente urbana**”, señaló, enfatizando que la dimensión urbana es parte integral

valorarlo», comentó.

En paralelo, la empresa tramita ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia las bases de la futura licitación, bajo un modelo que propone un único operador en dos fases. **El concesionario que eventualmente se adjudique el proceso accedería al sitio Costanera construido, con una concesión inicial de 20 años.**

La licitación debería publicarse durante 2027 o a comienzos de 2028, como parte de una programación que busca asegurar la reconcesión antes de 2030. “**Las certezas se van construyendo con los hitos que uno va dando**”, concluyó el ejecutivo.

En síntesis, la aprobación ambiental obtenida esta semana representa un avance importante dentro del plan de ampliación portuaria de Valparaíso, pero **no implica un crecimiento inmediato ni definitivo.** Es una pieza dentro de un engranaje mayor que aún debe sortear etapas técnicas, regulatorias y eventualmente judiciales antes de transformarse en obras concretas en el borde costero porteño.

