

T2: prevén proyectos anexos para el segundo semestre

VALPARAÍSO. En ese periodo deberían ingresar a tramitación ambiental las obras complementarias de la ampliación como el muelle de cruceros.

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

Con la aprobación ambiental de la primera etapa de la ampliación portuaria de Valparaíso, que comprende el Sitio Costanera y sus obras de compensación, se dio inicio a un proceso que espera desarrollarse con éxito de cara a un nuevo periodo de concesión.

Entre los puntos pendientes está la segunda parte de la extensión, que contempla los proyectos complementarios como lo son el muelle preferente para cruceros, la explanada San Mateo y la extensión del principal frente de atraque del Terminal Uno.

Al respecto, se prevé que en el segundo semestre de 2026 se produzca el ingreso del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de estas iniciativas que, junto al proyecto TCVAL, conforman la ampliación portuaria.

Asimismo, también se espera la resolución del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) respecto a las bases de la licitación donde debe definirse, en particular, si se permite la concesión de los dos terminales de Valparaíso a un solo operador, lo que se ha denominado el "frente único".

"Esta infraestructura es clave para poder crecer y, a mi juicio, es importante que se haya planteado en dos etapas independientes, ya que con la aprobación del Coeva se puede licitar a la espera de lo que diga el Tribunal de la Libre Competencia", comentó el académico de la UV, Leopoldo Santibáñez.

Indicó que la tramitación de la segunda parte será compleja, sobre todo por el tema del muelle que se ubica en una zona complicada y también por el caso de San Mateo.

Asimismo, respecto a la licitación, manifestó que será importante que se permita la con-



UN MUELLE PREFERENTE PARA CRUCEROS ES UNA DE LAS OBRAS COMPROMETIDAS EN MARCO DE AMPLIACIÓN.

"Un esquema de frente único puede resultar atractivo, ya que permite integrar todas las operaciones".

Álvaro Peña
Académico PUCV y consejero CPI

"Se estima que los proyectos complementarios van a estar en el 2038. Hemos perdido mucho tiempo".

Caupolicán Guerra
Académico UNAB

cesión de un frente único.

"A mi juicio, es más atractivo porque permite una mayor eficiencia y resulta más rentable", explicó.

Al respecto, el académico de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la PUCV, Álvaro Peña, manifestó que "un esquema de frente único, como lo ha planteado la empresa EPV, puede resultar de alguna forma atractivo, ya que permite integrar todas las operaciones, optimizar las inversiones y crear alguna forma de economías de escala, donde se puedan reducir recursos en infraestructura y equipamiento portuario".

Asimismo, el consejero del CPI indicó que esa definición que debe tomar el TDLC es relevante para los inversionistas, porque entrega de alguna forma claridad sobre las estructuras operativas y el horizonte de desarrollo del proyecto.

LOS PLAZOS

Por su parte, Caupolicán Guerra, académico de la Facultad de Ingeniería de la UNAB, destacó los plazos de la iniciativa en comparación a otros países de la región. "No es posible de que nos hayamos demorado 12 años en obtener esta aprobación", dijo.

"Hay que pensar que recién entre el año 2027 y el 2028 se inicia el proceso de licitación y debería estar adjudicado alrededor del año 2029. Y la adjudicación para el nuevo concesionario sería recién para el año 2030, y el inicio de operaciones se estima que debería ser el 2034. Asimismo, los otros proyectos complementarios van a estar más o menos como en el 2038. Hemos perdido mucho tiempo", comentó, remarcando que países vecinos como Perú han avanzado y le han dado una prioridad de urgente a todas su infraestructura portuaria".

En tanto el académico de la Facultad de Arquitectura de la U. de Chile y consejero del CPI, Alberto Texido, indicó que el

Impugnación de la RCA del proyecto

El director ejecutivo de la Fundación Defendamos la Ciudad, Jorge Bustos, manifestó que existen argumentos para impugnar la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) del proyecto de ampliación portuaria. "Bueno, una vez que el SEA (Servicio de Evaluación Ambiental) dicte la RCA dentro de los plazos legales, la impugnaremos ante el Tribunal Ambiental como corresponde, argumentos para impugnar la existencia de sobra", subrayó el directivo.

diseño y operación del proyecto todavía puede tener espacio para mejoras.

En esa línea, apuntó a "ajustes en accesos de camiones versus peatones en el Muelle Prat, en el abrigo, longitud y rectitud de las plataformas, en las soluciones de mitigación ambiental y en la integración urbana del frente marítimo".

El experto explicó que "muchas de estas materias no requieren reabrir debates estructurales, sino simplemente voluntad de acuerdo entre actores públicos y privados para incorporar ya tantos aprendizajes acumulados durante estos años".

3 iniciativas ingresarían a tramitación ambiental durante la segunda parte de este año.