

Permiso ambiental en Valparaíso

La Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso (Coeva) aprobó el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto de expansión del Puerto de Valparaíso, por lo que es probable que este reciba la Resolución de Calificación Ambiental (RCA). Con este permiso, la empresa portuaria estatal podrá realizar sus planes para la nueva licitación del Puerto de Valparaíso en 2029. Las obras consisten en un nuevo terminal con su área de respaldo, un sitio de acopio de contenedores alejado del puerto, además de paseos, ascensores y otras obras para beneficio de la comunidad.

Si bien es positivo que se haya aprobado el proyecto, no lo es que el proceso para obtener una RCA haya tardado 16 años (una RCA ya obtenida fue retrotraída por el Tribunal Ambiental en 2022). La lentitud del proceso es un reflejo de las barreras que enfrentan las inversiones. Los procedimientos son largos, y además los tribunales —no solo los ambientales— admiten objeciones incluso cuando el extenso proceso de aprobación ha concluido.

El nuevo terminal tendrá un costo estimado de US\$ 380 millones, pero esa inversión solo agrega un sitio de atraque (a diferencia de los dos sitios del proyecto asociado a la licitación de 2013) y una pequeña área de respaldo de solo 3,7 hectáreas. Es dudoso que un terminal con esas características sea viable en forma independiente. Si se licitara de manera conjunta con el terminal 1, el proyecto tendría mayor atractivo. Si además se concretara el proyecto Explanada San

Mateo al sur del Terminal 1, se podría doblar la capacidad actual, alcanzando los dos millones de contenedores de 20 pies (Teus) al año. Esto permitiría que Valparaíso recupere parte de su importancia para el sistema portuario.

El municipio de Valparaíso ha sido en el pasado un obstáculo para la operación eficiente del puerto. Se ha opuesto a su expansión y ha apoyado prácticas laborales disruptivas. El puerto también ha sido mal servido por la empresa estatal, que no ha incentivado la eficiencia en el terminal 1. En 2014 ese terminal pudo transferir un millón de Teus. Luego de inversiones en capacidad que permitieron extender la concesión original en 10 años, la capacidad máxima se mantiene en un millón de Teus, en vez del esperado aumento de capacidad de un 30%.

La Región de Valparaíso, que alberga a los principales puertos del país, tiene tres terminales de contenedores, pero decisiones erróneas y una concesión mal manejada del segundo terminal hace más de una década retrasaron las inversiones en la ciudad de Valparaíso, lo que ha transformado a ese puerto en un actor secundario, con la mitad de la capacidad de San Antonio.

Por motivos similares —ambientalismo exagerado, políticas anticrecimiento— se ha retrasado el gran puerto exterior de San Antonio. En los próximos años enfrentaremos congestión portuaria, con los consiguientes costos para nuestro comercio internacional y desarrollo futuro.

La lentitud del proceso es un reflejo de las barreras que enfrentan las inversiones.