

E ENTREVISTA. NICOLE PASTENE, presidenta del directorio de la Empresa Portuaria de Valparaíso tras aprobación ambiental del T2:

“Proyectamos el inicio del proceso de licitación hacia fines de 2027 o comienzos del 2028”

Claudio Ramírez
 cramirez@mercuriovalpo.cl

Tras la aprobación ambiental de la primera fase del proyecto de ampliación portuaria de Valparaíso ocurrida hace algunos días, varios son los pasos que siguen para la concreción de esta obra que, sumando todas sus etapas, contempla una inversión cercana a los US\$ 900 millones.

En ese contexto la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), titular del proyecto, continúa con la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental de los proyectos que comprenderán las obras de la siguiente fase de la ampliación, que permitirá duplicar la capacidad de transferencia de carga del puerto, el que debería ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental durante este año.

Ello, a la espera de la licitación, cuyas bases deberán ser definidas por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), que desarrolla un proceso de consulta para tal efecto. “Lo que se busca es tener un puerto cada vez más eficiente, competitivo y sostenible con su entorno, entendiendo la importancia que tiene esta actividad para la ciudad, la región y el país”, comentó la presidenta del directorio de EPV, Nicole Pastene, quien analizó lo que viene para el enclave.

EVOLUCIÓN NECESARIA

- **Más de una década transcurrió para que el proyecto tuviera el visto bueno. ¿Por qué, a su juicio, se extendió tanto el proceso?**

- En este caso hemos visto una evolución necesaria. Transitamos desde visiones contrapuestas sobre el desarrollo portuario y el resguardo del patrimonio, hacia un punto de encuentro. Acercar esas posiciones, generar diálogo y llegar a consensos para reconvertir espacios portuarios en áreas urbanas equipadas que abrirán el borde costero tomó tiempo. Lo importante es que hoy tenemos un proyecto robusto, con respaldo transversal de autoridades, trabajadores, academia, gremios y vecinos que nos hace proyectar que el 2030, en Valparaíso, comenzarán las obras de una ampliación por-

tuaria sostenible y armónica con el entorno.

- **A partir de esta aprobación, ¿cuándo se espera que se inicie la licitación del proyecto?**

- Las bases de licitación están actualmente en revisión por parte del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, organismo que definirá las directrices de la concesión. Según eso, proyectamos el inicio del proceso de licitación hacia fines de 2027 o comienzos del 2028, de manera tal que en 2029 se pueda adjudicar al nuevo operador de las instalaciones portuarias, para que luego éste inicie la construcción de la ampliación del frente de atraque y las obras urbanas a contar del 2030, como lo son el nuevo ascensor Arrayán y el paseo peatonal que conectará el sector de Bellavista con el parque Barón.

JUDICIALIZACIÓN

- **¿Hay inquietud respecto a una eventual judicialización?**

- En cuanto a eventuales recursos que se puedan presentar en sede jurisdiccional, estamos tranquilos con el rigor del trabajo realizado y con el proceso de evaluación ambiental llevado adelante por los organismos técnicos competentes en la materia, que aprobaron la Resolución de Calificación Ambiental del proyecto TCVAL, lo que da cuenta del cumplimiento que EPV ha dado a todos los requerimientos técnicos y normativos vigentes.

- **¿Han sondeado interés de conglomerados nacionales y extranjeros en ser parte de esta iniciativa?**

- Claro que sí. Durante las presentaciones del proyecto que hemos hecho en el último tiempo en distintos encuentros logístico-portuarios, tanto a nivel nacional como internacional, se ha percibido el interés de diferentes empresas que siguen de cerca el avance del proceso de nuestra ampliación. Un ejemplo de esto es la discusión que ese está dando en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, instancia en la que distintos organismos y compañías han realizado consultas.



LA ABOGADA SE REFIRIÓ A LOS PLAZOS DE LA AMPLIACIÓN PORTUARIA.

“Durante las presentaciones del proyecto que hemos hecho en el último tiempo en distintos encuentros logístico-portuarios, tanto a nivel nacional como internacional, se ha percibido el interés de diferentes empresas”.

- **La iniciativa contempla una serie de obras en el borde costero como medidas de compensación, al igual que un ascensor. ¿Quién se hará cargo de la mantención de esta infraestructura?**

- El proyecto contempla distintas obras de integración urbana que nacen de diversas instancias de diálogo y que deberán comenzar a construirse a contar del 2030. Estamos hablando del Paseo Malecón, la Plaza del Mar y el Paseo del Mar, los que sumados hacen cerca de 1,2 kilómetros de apertura del borde costero al interior del recinto portuario. Estas obras las construye y las mantendrá a lo largo del tiempo el nuevo concesionario. Además, en la reciente RCA aprobada incluimos el ascensor Arrayán, que deberá ser construido por el concesiona-

rio en el sector San Mateo, su tramitación ambiental debiera comenzar este 2026 con el ingreso al Servicio de Evaluación Ambiental. Aquí incluiremos la renovación de San Mateo, que contará con una plaza, un paseo peatonal y un nuevo balneario, que será más grande que la playa actual, con accesos universales, baños públicos y equipamiento de alto nivel que permitirá su uso familiar, recreacional y deportivo. Estas obras están proyectadas para comenzar desde el 2034 en adelante.

- **¿Cuáles son los plazos que se manejan para el inicio de operaciones del nuevo frente de atraque y de las obras complementarias (expansión San Mateo, muelle para cruceros, extensión de sitio 1)?**

- Estamos trabajando para que las obras de construcción se inicien en 2030 por parte del nuevo operador, y que su entrada en operaciones sea en 2034, tanto del nuevo frente de atraque Sitio Costanera, como de las obras de compensación en el borde costero y el ascensor Arrayán. El inicio de las obras de los proyectos complementarios, correspondientes a la segunda etapa de tramitación ambiental, será a contar del 2034 y sus operaciones a partir de 2038. Se trata de inversiones en infraestructura

que requieren tiempo, y esa es la razón de la importancia de la reciente aprobación de la RCA por parte de la Comisión de Evaluación Ambiental. Nuestra ciudad puerto se merece que este impulso a su economía se concrete en el menor plazo posible.

FRENTE ÚNICO

- **¿Están preparados en caso de que el TDLC no dé curso a la opción de un solo operador para Valparaíso?**

- Las señales que hemos visto hasta ahora, tanto en las reuniones de trabajo sostenidas, como también en las distintas etapas de tramitación ante el TDLC, es que existe un consenso mayoritario que en Valparaíso debe existir un operador único, considerando el mercado relevante de la zona central y el desarrollo que tendrá San Antonio. Lo que se busca es tener un puerto cada vez más eficiente, competitivo y sostenible con su entorno, entendiendo la importancia que tiene esta actividad para la ciudad, la región y el país. En el caso -poco probable- de no poder contar con un solo operador en Valparaíso, EPV se encuentra preparada para replantear el esquema de licitación garantizando la continuidad operacional y el oportuno aumento de capacidad en la macrozona central del país.

CS