



Chile enfrenta una de las crisis de inversión pública y privada más complejas en décadas. Más de 200 megaproyectos por 65 mil millones de dólares de inversión están detenidos o postergados por la burocracia, falta de claridad regulatoria o el rechazo de las comunidades, mal llamada "permisología".

Pese a los esfuerzos de autoridades por sacar adelante una ley de permisos sectoriales, hay algo más profundo: muchos proyectos no están detenidos por falta de recursos o voluntad, sino porque fueron mal pensados, mal empla-

zados, mal diseñados y mal proyectados; por problemas de agencia, visión de corto plazo o silos sectoriales; porque se pensaron primero desde la ingeniería para luego adecuarlos a la norma; no dialogan con el paisaje e impactan negativamente el entorno; porque no consideran el tejido social ni la identidad del lugar, no anticiparon conflictos, ni ofrecen valor compartido.

Caso crítico es hoy el proyecto Puerto Exterior de San Antonio, ubicado en medio de las ciudades de San Antonio, Llole y Santo Domingo, en el espacio de uno de los ecosistemas mediterráneos costeros más importantes de Chile central: el Santuario de la Naturaleza Humedal Río Maipo.

Como miembro del Consejo de Políticas de Infraestructura estoy consciente de lo crucial que es contar con un puerto a gran escala en el país, pero al mismo tiempo, como director de la Fundación Cosmos-administradora del santuario-, veo con desazón cómo la empresa portuaria ha ignorado la existencia del humedal durante todo el proceso, al nivel de no incorporarlo en las medidas voluntarias propuestas en la reciente adenda complementaria de su proceso de evaluación ambiental.

Se trata de un puerto necesario y urgente,

de 4,4 mil millones de dólares de inversión, siendo la infraestructura pública más importante que se implemente en la provincia de San Antonio, y puntal del desarrollo económico local y nacional. Pero en un contexto de crisis climática, es la oportunidad de un cambio de paradigma: que el puerto exterior sea el detonante de un desarrollo local sustentable, aportando a la descarbonización de la provincia; que se inserte debidamente en el casco urbano y social para dinamizar la economía local; que asegure un desarrollo urbano basado en la naturaleza, potenciando los servicios ecosistémicos.

Por años, el principal puerto de Chile le ha dado la espalda a las ciudades y ecosistemas del sector, y por lo tanto a sus habitantes. Una infraestructura pública como el puerto tiene la oportunidad de cambiarlo. No se trata solo de trámites; se trata de cómo se conciben los proyectos. Ahí es donde debemos poner el acento, en el diseño. No solo desde la ingeniería o el modelo de gestión y negocios, sino que desde su arquitectura, inserción y diseño urbano, creación de valor compartido con las comunidades, soluciones basadas en la naturaleza e integración con la ecología del paisaje en que se emplazan. Solo así llegaremos a buen puerto.