

**POR ALFONSO SALINAS,
PRESIDENTE DE ASIVA**

Mucho se ha hablado en el país sobre la necesidad de impulsar una mayor reactivación económica. Esto es particularmente evidente en la Región de Valparaíso, que arrastra rezagos estructurales en empleo, inversión y dinamismo productivo. En ese esfuerzo existe, además, un consenso transversal respecto de la importancia de destubar proyectos y reducir a llamada permisología, entendida como una acumulación de trámites, exigencias y procedimientos que muchas veces ralentizan de forma desesperante la materialización de inversiones necesarias para el desarrollo.

Ese consenso convive, sin embargo, con tensiones reales. Frente a proyectos de infraestructura, energía, puertos, transporte, minería, salmonicultura o desarrollo urbano, surgen visiones contrapuestas. Para algunos, se trata de iniciativas imprescindibles para el crecimiento y la calidad de vida; para otros, representan riesgos ambientales, paisajísticos o sociales que deben ser evitados. Lo cierto es que casi ningún proyecto es sólo beneficio ni sólo costo. Todos combinan impactos positivos y negativos, y por lo mismo el desarrollo no debiera ser bloquearlos o imponerlos, sino mejorarlos.

En ese escenario, una parte significativa de la ciudadanía observa con desazón cómo esas posiciones enfrentadas terminan paralizando iniciativas que, bien diseñadas, podrían importar de manera sustantiva al desarrollo regional. De ahí surge una aspiración bastante extendida a una posición intermedia, razonable, que revise los proyectos, ajuste sus diseños, eleve sus estándares y maximice sus beneficios públicos, sin convertir cada iniciativa en una carrera de obstáculos in-



Destubar proyectos en Viña

terminable.

El proyecto de Las Salinas en Viña del Mar es ilustrativo de estas tensiones. Se trata de un predio privado ubicado en un enclave absolutamente estratégico, entre el centro de la ciudad y Reñaca, en pleno borde costero. Durante décadas albergó instalaciones industriales de almacenamiento de combustibles, propias de una época en que la conciencia ambiental era escasa y los estándares regulatorios muy distintos a los actuales. Como ocurrió en muchos casos similares en Chile y en el mundo, esas instalaciones generaron contaminación de suelos.

Desde hace años, su propietario, Copec, a través de la Inmobiliaria Las Salinas, ha impulsado un proyecto urbano que ha atravesado múltiples etapas, revisiones y reformulaciones. El diseño ha ido incorporando usos mixtos, espacios públicos, áreas verdes, equipamiento cultural, comercio y viviendas, buscando un equilibrio entre desarrollo inmobiliario y aporte urbano. Previamente, y de manera incluyente, el proyecto contempla una remediación ambiental pro-

funda del terreno, un proceso costoso y técnicamente exigente, pero respecto del cual existe amplia experiencia internacional y tecnologías probadas.

Paralelamente, un grupo de personas ha sostenido que el terreno debiera destinarse exclusivamente a un parque o espacio público, y ha recurrido de forma persistente a acciones administrativas y judiciales para impedir el avance del proyecto. Más allá de la legítima diversidad de opiniones sobre el uso final del predio, resulta relevante constatar que incluso la remediación ambiental –necesaria cualquiera sea la alternativa futura– ha quedado entrampada en controversias y disputas procedimentales.

En este contexto, el rol del municipio resulta clave. En situaciones de esta naturaleza, lo esperable es que la autoridad comunal actúe como un articulador de equilibrios, promoviendo el diálogo entre el desarrollador y los actores críticos, exigiendo estándares altos y conduciendo el proceso hacia el mejor proyecto posible para la ciudad. Se trata de inversiones de cientos de millones de dólares que el sector

público no está en condiciones de financiar, pero que, al mismo tiempo, requieren una clara función social dada la relevancia estratégica del emplazamiento.

Sin embargo, al observar el proceso en su conjunto, cuesta sostener que esa función articuladora se haya ejercido de manera efectiva. En los últimos años se han acumulado desencuentros públicos entre el municipio y el proyecto, incluyendo controversias administrativas, judicializaciones sucesivas, cuestionamientos procedimentales y diferencias en torno a los mecanismos de participación y seguimiento. Cada uno de estos episodios, tomando aisladamente, puede encontrar una explicación formal en la normativa vigente, y es razonable que la autoridad sostenga que actúa dentro de la ley y en resguardo del interés público.

El problema surge cuando se observa el patrón. Cuando una y otra vez las diferencias terminan escalando a instancias judiciales, cuando no se consolidan espacios efectivos de trabajo conjunto, cuando incluso iniciativas orientadas a

corregir pasivos ambientales se ven postergadas por disputas sobre la forma y no sobre el fondo, el efecto práctico es claro: el proyecto no avanza. No se trata de imputar intenciones ni de afirmar mala fe. Basta con constatar los resultados.

Sería deseable que este proyecto no quede atrapado en una forma de conducción municipal elusiva, que algunos han creído advertir en otros debates estratégicos de la ciudad –como la discusión sobre vías segregadas para el transporte público o el acceso vial alternativo y radial a Viña del Mar impulsado desde el sistema de concesiones– imprecisión que esperamos sea equívoca, pero que refuerza la necesidad de una conducción más clara y frontal desde la autoridad comunal.

Todo ello no significa desconocer que el proyecto enfrenta desafíos relevantes y legítimos, en particular en materias como los impactos viales, la conectividad y la integración urbana de un enclave tan sensible. Precisamente por eso, corresponde al municipio liderar la apertura de un trabajo más amplio y colaborativo, in-

corporando a otros actores públicos con competencia en el territorio, como la Armada de Chile, cuya presencia en el borde costero y en los terrenos colindantes forma parte estructural de cualquier solución de largo plazo. Ese tipo de coordinación permitiría explorar alternativas que compatibilicen mejor movilidad, ciudad y borde costero, en lugar de mantener el debate encapsulado en una lógica de objeciones sucesivas que termina, una y otra vez, devolviendo el problema al punto de inicio.

No basta con declarar que se necesita inversión privada si, cuando esta aparece y se somete a procesos largos, costosos y exigentes, el entorno institucional no contribuye a encauzarla hacia una solución razonable. El costo no es sólo la paralización de un proyecto específico, sino la instalación de una desconfianza más profunda respecto de la capacidad del sistema para resolver tensiones complejas si queda atrapado en la intransigencia. Ese es, en definitiva, el desafío que este caso pone sobre la mesa, y que Viña del Mar, como ciudad, no puede seguir eludiendo. ☐