

SEA recomienda aprobar ampliación de puerto de Valparaíso que demanda una inversión de US\$900 millones

Informe clave sugiere que el servicio dé el vamos a una iniciativa para elevar la capacidad de movimiento de contenedores en el terminal que requiere una licitación a privados, cuya construcción debiera estar lista a fines de 2029.

IGNACIO BADAL

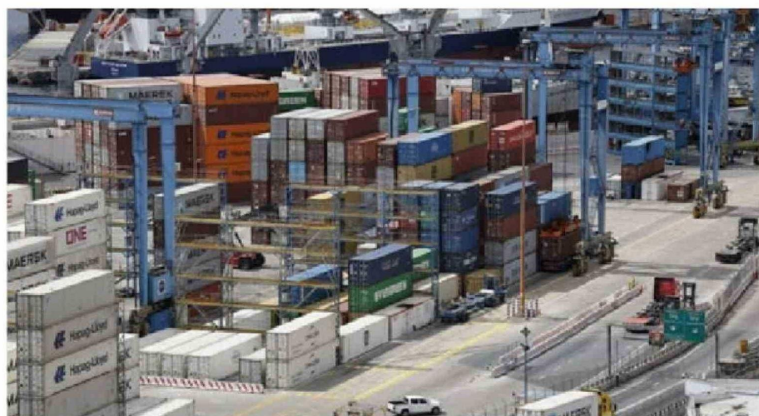
Después de 12 años de tramitación, el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) recomendó aprobar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto "Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL", que pretende ampliar el puerto con una nueva zona para la operación de contenedores para elevar su capacidad de transferencia de carga, lo que demandaría una inversión del orden de US\$900 millones.

Con esta recomendación incluida en el Informe Consolidado de Evaluación (ICE) del EIA emitido este lunes, ahora será la dirección ejecutiva del SEA, al mando de Valentina Durán, quien deba pronunciarse oficialmente sobre el destino de una iniciativa que debió superar la oposición ciudadana inicial.

"El proyecto cumple con la normativa de carácter ambiental aplicable identificada en la sección 10 de este documento; cumple con los requisitos de otorgamiento de carácter ambiental contenidos en los permisos y pronunciamientos ambientales sectoriales aplicables identificados en la sección 11 de este documento; y se hace cargo de los efectos, características y circunstancias establecidas en el artículo 11 de la Ley N°19.300, proponiendo medidas de mitigación y compensación adecuadas identificadas en la sección 7 del presente ICE", dice textualmente el ICE.

El proyecto de ampliación fue presentado originalmente a tramitación ambiental en septiembre de 2014. En octubre de 2018, fue aprobado oficialmente al obtener la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) por parte del SEA de Valparaíso. Sin embargo, recibió al mismo tiempo una fuerte oposición de comunidades vecinas, gremios portuarios e incluso de autoridades como el exalcalde de Valparaíso Jorge Sharp y el actual gobernador regional Rodrigo Munda, explicitada mediante varios recursos judiciales que congelaron el proyecto.

Debido a esto, la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), la compañía estatal dueña de los activos portuarios y de las concesiones a los dos privados que hoy operan los dos



terminales (los grupos Ultramar y Agunsa), inició un proceso de diálogo, similar a un proceso de participación ciudadana, para recolectar las inquietudes y resolverlas, entre los años 2021 y 2023.

Con las observaciones de los stakeholders, la empresa modificó su proyecto original teniendo en consideración que cualquier solución viable solo podría realizarse en lo que se llama "aguas abrigadas", es decir, zonas marítimas costeras, tales como bahías, puertos o calas, protegidas naturalmente o artificialmente del oleaje, vientos fuertes y corrientes intensas.

Se definió entonces reducir su proyecto original de frente de atraque, para que en vez de atraquen dos de los gigantescos buques Post Panamax, se reciba solo uno.

También, en vez de contar con una zona de acopio de contenedores de 800 metros frente a lo que es hoy la avenida Errázuriz, se reduzca a la mitad, 400 metros, de manera que el espacio restante se convierta en un espacio de uso ciudadano, que contendrá un paseo de estilo malecón de más de un kilómetro (superior en extensión a la avenida Perú de Viña del Mar), una plaza que conectará con la estación Bellavista del metro regional Merval y habrá un nuevo mirador en el borde costero. Además, en el cerro Arrayán del llamado Barrio Puerto se instalará un ascensor para conectar con los barrios altos, una iniciativa, esta última,

que retrasó la tramitación por un año debido a las discrepancias de las comunidades vecinas sobre su realización.

Dado que el puerto no puede quedar con menos capacidad de acopio de contenedores por estos ajustes al proyecto, buena parte de esa necesidad se trasladará a la playa San Mateo, una zona poco utilizada del puerto situada detrás del molo de abrigo y que actualmente utiliza la Armada. Dado la pérdida de esa playa, se construirá una playa artificial a un costado del espacio ciudadano.

Fuentes conocedoras del proceso comentaron que, más allá de los ajustes al proyecto, Valparaíso de todos modos requiere duplicar su capacidad portuaria. Por ello, se pretende también construir un muelle de cruceros, que cuando no atienda a este tipo de navíos, se podrá utilizar como un puerto multiuso para operar carga general.

De recibir la aprobación ambiental y si no existen nuevos procesos de judicialización, EPV debiera lanzar una licitación internacional para el desarrollo de este proyecto por un privado, cuyo plazo de construcción se calcula entre 4 y 5 años.

Esto debiera ocurrir antes del 31 de diciembre de 2029, pues es la fecha en que termina la concesión del puerto. Y la siguiente licitación será por la operación completa de todo el puerto por un solo licitante, que reemplazará a Ultramar y Agunsa. ●