

**E**

Editorial

El dilema de la ampliación portuaria

A una década de su primer trámite ambiental, el proceso pinta más descorazonador que nunca. Culpar a la permisología es la moda de hoy.

El décimo aniversario del primer ingreso a tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación portuaria del Terminal Dos de Valparaíso nos sorprende a todos en un estado mental tan distinto al de 2014, que ya no supone ninguna ingenuidad anticipar que lo más seguro es que hoy la Empresa Puerto Valparaíso (EPV), enfrentada al objetivo de conseguir una Resolución de Calificación Ambiental complementaria, seguramente terminará entrampándose en nuevos obstáculos y excesivas concesiones como las que ya hiciera al alcalde Jorge Sharp en el inmensamente sobrevalorado Acuerdo por Valparaíso.

Simultáneamente, y con una retórica que suele repetir en todas las charlas e inauguraciones a las cuales lo invitan, pese a que el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, no muestra ninguna urgencia ni preocupación por ello, el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, ha alertado en todos los tonos posibles de la irremontable venta-

Por mucho que la carga afee el paisaje o que no democratice el borde costero, hay una matemática lineal que no tiene cuestionamiento: menos contenedores es igual a más pobreza en la ciudad.

ja que nos sacará Perú con la inauguración de Chancay (que será inaugurada por Xi Jinping para la próxima APEC) y el megaproyecto de Corío, en la Región de Arequipa. Actualmente, explica Fernández, "no tenemos en Chile ningún sitio de atraque disponible para atender naves Ultra Large Container Vessels (ULCV), de 20.000 contenedores de capacidad, 400 metros de eslora, 60 metros de manga y 16 metros de calado. Si una naviera decidiera hacer la ruta Shanghái-Pacífico Sur con naves de esas características, las alternativas que tendría para atracar serían Callao y Chancay, en Perú", dice, atendiendo la poca fiabilidad de los puertos chilenos.

Por mucho que la carga afee el paisaje o que no democratice el borde costero, hay una matemática lineal que no tiene cuestionamiento: menos contenedores es igual a más pobreza en la ciudad, como bien lo explica el presidente de la Federación Regional de Dueños de Camiones (Fedequinta), Iván Mateluna, quien calcula en unos \$900 mil la cifra que se inyecta a la economía regional por cada contenedor ingresado, entre la cadena logística, el transporte, el comercio y tantos otros.

Es solo cosa de elegir y no perder más el tiempo. Si se quiere ampliar Valparaíso, mañana será tarde. De lo contrario, pensemos en Longotoma o, derechamente, apoyemos lo de San Antonio.