

Puertos a paso de tortuga

El Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) ha formulado recientemente 82 nuevas observaciones al proyecto de ampliación del puerto de Valparaíso, iniciativa impulsada por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) que cumplió diez años de tramitación y que prevé una inversión superior a los US\$ 850 millones.

Las objeciones se refieren a las medidas de mitigación urbana que EPV presentó, en junio de este año, en el marco de un proceso de diálogo con autoridades, gremios y organizaciones sociales que se plasmó en el “Acuerdo por Valparaíso”, suscrito en octubre de 2023. El informe del SEA (Icsara) incorpora reparos del Consejo de Monumentos Nacionales a la reconstrucción de un ascensor e indicaciones sobre el manejo arqueológico en la zona de influencia del proyecto, entre otros.

La prolongada tramitación de la ampliación portuaria de Valparaíso ha sido considerada como una demostración más de la burocratización de los procedimientos, en particular de las de carácter ambiental y patrimonial, para decidir respecto de nuevas infraestructuras; en el caso de Valparaíso, en particular, también ha influido la extensa

“Desde luego existe un riesgo cierto de que el desarrollo de los puertos peruanos se convierta en una suerte de profecía autocumplida para las terminales nacionales”.

controversia acerca de la vocación económica de la ciudad y la articulación entre actividad portuaria, turismo e identidad cultural, que el citado acuerdo ha permitido saldar.

Si bien hay expertos que han subrayado que el retraso del nuevo terminal pone en riesgo la posición de Valparaíso en relación con la iniciativa del Puerto Exterior de San Antonio, el gerente general de la EPV, Franco Gandolfo, ha asegurado que actualmente ambos puertos son “absolutamente complementarios”. El Puerto Exterior, cuyos niveles de inversión y tamaño son significativamente más elevados, debería entrar en operaciones en 2036; el nuevo terminal de Valparaíso lo haría, en cambio, a fines de esta década. Al respecto corresponde notar que la carga no ha aumentado en los rangos anticipados y que el comercio mundial se ha ralentizado, por lo cual dicha inversión podría diferirse o reevaluarse en su magnitud.

Diversos analistas han destacado el efecto adverso que a largo plazo podría tener en la competitividad de los terminales chilenos el puerto de Chancay, en Perú. El propósito de sus controladores, la estatal china Cosco Shipping, y del Gobierno peruano, es que este sea un hub o nodo que concentre el intercambio comercial de Perú y sus países vecinos, en especial Brasil, con los mercados asiáticos. Ubicado en un área escasamente poblada, Chancay sorteó con más rapidez las normas regulatorias, además menos exigentes.

Desde luego existe un riesgo cierto de que el desarrollo de los puertos peruanos —también se ha mencionado el proyecto de un segundo megapuerto, esta vez en Corío, en el departamento de Arequipa— se convierta en una suerte de “profecía autocumplida” para las terminales nacionales, si no se produce un impulso decidido en la dirección de acelerar la modernización de las infraestructuras portuarias y sus redes de transporte carretero y ferroviario.

La apertura de la economía, y el objetivo estratégico de que los puertos locales operen como puntos de entrada y salida para las naciones vecinas, demandan decisiones políticas, acuerdos regulatorios, un clima favorable a la inversión y avanzar en la gobernanza del sistema portuario.