

En futuro proyecto de unos US\$ 800 millones que el encargado estatal del terminal alista para 2030:

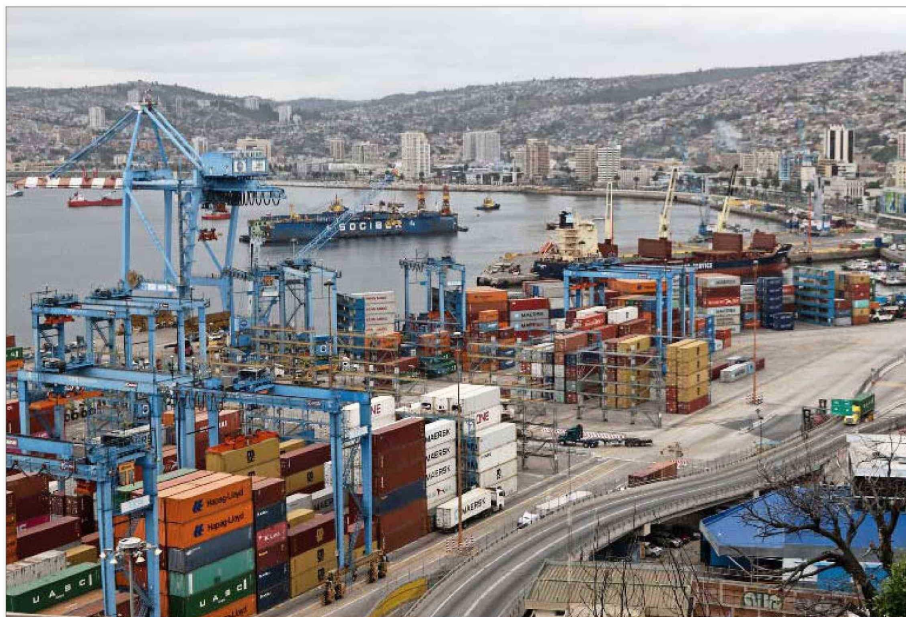
# Puerto de Valparaíso definió que tendrá solo un concesionario para competir con San Antonio

Actualmente existen dos operadores que transfieren las cargas en las zonas de atraque del recinto. En tanto, EPV ingresó ayer al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental las modificaciones al Terminal 2.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Las zonas de atraque del puerto de Valparaíso son operadas actualmente por dos concesionarios. Uno de ellos es Terminal Pacífico Sur (TPS), ligado a la familia Von Appen, que explica cerca del 83% de la actividad del recinto, ocupando unas 15 hectáreas. El otro operador es Terminal Portuario Valparaíso (TPV), vinculado a Agunsa, del grupo Urenda, que está a cargo de una concesión de transición —hasta 2026— de 6,4 hectáreas, y representa 17% de los movimientos.

Pero esa fórmula ya no funcionará más a partir de 2030, cuando expira el contrato de TPS. Así lo indicó el presidente de la estatal Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), Luis Eduardo Escobar, quien afirmó que el plan de relicación de la infraestructura portuaria porteña apunta a contar con solo un concesionario para competir de mejor forma con San Antonio, donde se está preparando la construcción de un megapuerto que comenzaría a funcionar en la próxima década. “La conclusión a la que hemos llegado es que en realidad habría



El puerto de Valparaíso, que en 2023 movió 8,2 millones de toneladas, no quiere quedarse atrás en su competitividad frente a San Antonio, que prepara un proyecto de US\$ 4.000 millones.

que tener un solo operador, porque Valparaíso va a tener que competir con San Antonio más directamente. Hoy día compiten, pero tendrá que disputar con actores que van a mover tres millones de teus y hoy día Valparaíso mueve un millón de teus. Necesitamos espacios donde puedan atracar naves de 400 metros de eslora, de forma tal que seamos competitivos con San Antonio”, comentó ayer Escobar tras participar en un seminario de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport). La iniciativa al 2030 considera una inversión de unos US\$

800 millones, señaló.

## Extensión o transición del Terminal 2

La historia del Terminal 2 (T2) es larga y accidentada. El recinto fue adjudicado en 2013 a OHL y pasó a llamarse TCVAL (Terminal Cerros de Valparaíso). Luego, se convirtió en una subsidiaria de Aleatica —ligada al fondo australiano IFM—, firma que en marzo de 2019 optó por no continuar el contrato de concesión para construir y operar dicha obra de más de US\$ 500 millones. Ello, por demoras ligadas a

la tramitación ambiental.

En 2022, Agunsa se adjudicó esa concesión de forma transitoria por cuatro años, hasta 2026, pudiendo prorrogarse un año más. Luego de ello, la operación del Terminal 2 quedaría en suspenso hasta 2030, cuando se prevé adjudicar a un nuevo concesionario todo el frente de atraque del puerto de Valparaíso.

“Estamos viendo qué hacemos con eso. Estamos en conversaciones con el Ministerio de Transportes y habrá que hacer una consulta al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia para ver si se puede extender (la

concesión) o si es necesario volver a hacer una licitación corta. Hay una conversación pendiente todavía”, aseveró Escobar.

Ayer la Empresa Portuaria Valparaíso indicó que, cumpliendo con el compromiso del “Acuerdo por Valparaíso”, junto con las autoridades locales y regionales, gremios, universidades, agrupaciones ciudadanas y vecinos, ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) las modificaciones al proyecto Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL o T2). Añadió que el documento incorpora las preocupaciones e inquietu-

“En el tercer turno la seguridad es fundamental. Si yo fuera camionero, tampoco estaría trabajando de noche. Debe haber un acuerdo para una operación más segura”.

LUIS EDUARDO ESCOBAR  
 PRESIDENTE DE EPV

des surgidas durante el proceso de diálogo realizado en la ciudad.

Respecto de las medidas específicas que se proponen en la adena ingresada, el presidente de EPV indicó que “posiblemente la medida de mitigación más importante considera reducir la extensión del muelle en el proyecto original de TCVAL, de 785 a 430 metros, minimizando su impacto en la ciudad. A esto se suman propuestas urbanas de alto impacto en la ciudad, el patrimonio y el acceso de las personas al borde costero”. Se plantea la construcción y mantenimiento del nuevo Malecón, paseo costero de 830 metros de largo, y un mirador, entre otros.

## Seguridad

Con relación a la industria portuaria, Luis Eduardo Escobar afirmó que la competitividad de los puertos en Chile “es bastante buena”. Pero admitió que para mejorarla es clave que se recupere el tercer turno, es decir, la actividad nocturna que en los últimos años se terminó por problemas de seguridad (delitos) que afectaban a los camioneros. “Debe haber un acuerdo más general para una operación más segura. También hay que involucrar al SAG y Aduanas, porque no se saca nada con llevar camioneros al puerto en la noche si no hay quién los inspeccione”, dijo.

JONATHAN BARRILELLA