

adecuada para este problema.

Considero que lo más crucial es que Valparaíso defina claramente su identidad: ¿será un puerto de carga, un destino turístico o simplemente una ciudad como cualquier otra? No puede pretender ser todo para todos, ya que esto conlleva a soluciones poco efectivas como la propuesta actual. La creación de un sitio adicional al espigón con cinco grúas STS y un único acceso de carga a través de La Pólvora demuestran una falta de comprensión sobre la importancia del *hinterland* con relación al puerto. Si se pretende ofrecer a la ZEAL como zona de respaldo con sólo un acceso, se está ignorando el problema en su totalidad. En este caso, sería preferible considerar a San Antonio como el principal puerto de Chile por sobre Valparaíso, ya que al menos allí tienen una definición clara como ciudad portuaria y están mejorando activamente sus accesos a los centros logísticos y de consumo.

Enzo Godoy Rolleri

Ampliación portuaria

●El presidente de EPV comenta que la Adenda que se ingresó al Servicio de Evaluación Ambiental en el marco de la tramitación para obtener la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) para el proyecto de la ampliación del Terminal 2, permitiría que Valparaíso continúe siendo competitivo. En mi opinión, esto está lejos de la realidad que se observa en la costa oeste de Sudamérica, donde los puertos están evolucionando para recibir naves de mayor tamaño, incluyendo puertos que ya manejan naves de 400 metros de eslora, algo que Valparaíso no tiene contemplado. El frente 1 no puede ser considerado una solución