

Tramitación ambiental del T2 cumple 10 años sin luz verde

VALPARAÍSO. Actores apuntan a factores como la “permisología”, la falta de una política portuaria y la fuerte presión de algunos sectores.

Claudio Ramírez
 cramirez@mercuriovalpo.cl

El 23 de septiembre de 2014 la filial de OHL, TCVAL, ingresó a tramitación el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de Expansión del Terminal Dos de Valparaíso. Desde aquella fecha, muchas cosas han pasado, incluyendo la salida del concesionario, lo que hizo que la EPV asumiera la titularidad de la iniciativa.

En la actualidad, la iniciativa enfrenta un nuevo proceso en el cual el objetivo es conseguir una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) complementaria que le permita avanzar. Todo enmarcado en el llamado “Acuerdo por Valparaíso”, que se espera sea una garantía para concretar un proyecto que está contra el tiempo.

“Permisología”, la falta de una política portuaria y apoyos tardíos son factores que, a juicio de varios que han seguido de cerca este recorrido de una década, han generado obstáculos para el avance de la iniciativa. “Son diversas las razones por las que no han podido avanzar los proyectos portuarios, una de ellas es que no existe una política portuaria clara que vaya destrabando proyectos en base a los objetivos nacionales”, opinó el senador Ricardo Lagos Weber (PPD).

Agregó que hay un tema con los permisos a nivel país, “para lo cual estamos trabajando, adaptando nuevas normas legales que permitan el desarrollo, pero sin desprestigiar la opinión ciudadana o la regulación medioambiental”.

Por último, señaló que “hubo una fuerte presión de algunos sectores para que no se avance en ningún tipo de ampliación portuaria”, añadiendo que “no es una buena señal para el desarrollo regional que un proyecto no progrese en 10

2014
 el estudio de impacto ambiental del proyecto de expansión ingresó el 23 de septiembre de ese año.



MIGUEL CAMPOS

UNA DÉCADA HA PASADO DESDE QUE SE INICIÓ LA TRAMITACIÓN Y AÚN NO HAY CERTEZAS.

años”.

El senador Francisco Chahuán (RN) indicó que se la ha solicitado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental que sea capaz de lograr sacar adelante las observaciones al proyecto de expansión portuaria con un equipo especial para tal efecto.

“Estamos ajustando la normativa para que proyectos de infraestructura estratégica como la ampliación portuaria tengan efectivamente una tramitación especial simplificada (...) una política nacional portuaria es urgente y necesaria”, dijo el senador, recordando que autoridades como el alcalde y el gobernador se opusieron en su momento a la iniciativa, lo que también influyó.

FALTA FUERZA

El director de la Cámara Aduanera, Javier León, observó que “es el más claro ejemplo de los efectos negativos de la permisología, donde ha sido perjudicial para la región y, en particular, para la comuna de Valparaíso ya que se ha ocupado para detener la iniciativa”.

Remarcó que, además, en estos años ha faltado fuerza por parte de las autoridades para impulsar la iniciativa. “El tema es que acá no ha habido claridad de las autoridades en sacar adelante el proyecto tan-

“No existe una política portuaria clara que vaya destrabando proyectos en base a los objetivos nacionales”.

Ricardo Lagos Weber
 Senador (PPD)

to por parte de los alcaldes, ni el anterior ni el actual, ni las diversas directivas de la empresa portuaria”.

El presidente de la Federación Regional de Dueños de Camiones (Fedequinta), Iván Mateluna, lamentó que hayan pasado tantos años y no haya certezas. “La permisología nos ha llevado a todas estas situaciones difíciles de que no se puede expandir el puerto porque cualquier ciudadano interpone un recurso o hace una demanda (...) y hoy vemos nuevamente que hay mucha gente que se está oponiendo y que, por cierto, no tiene nada que ver con la industria portuaria”.

El líder gremial indicó que hay gente que está inquieta porque los contenedores les pueden tapar las vistas. “El tema es que cuando no haya contenedores va a haber pobreza. Cada contenedor que pasa por Valparaíso, entre todos los integrantes de la cadena logística, los transportistas, los co-

merciantes, el sistema financiero, entre otros, son como 900 mil pesos de ingresos que quedan circulando en la región”, dijo Mateluna, que advirtió que el Ejecutivo debe impulsar con fuerza la iniciativa.

En opinión del presidente de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) Valparaíso, Fernando Bustamante, se “requiere con urgencia de una coordinación efectiva entre los actores clave de la región y una visión de largo plazo que considere los aspectos positivos de su implementación en lo económico, social y ambiental.

Agregó que el Acuerdo por Valparaíso puede ser clave. “Existe la oportunidad de volver a liderar el desarrollo del país, por lo que reforzar los acuerdos y la colaboración, permitirán que la ciudad vuelva ser un centro atractivo de inversión”, reflexionó.

El timonel de la Cámara Regional de Comercio de Valparaíso (CRCP), Javier Torrejón, recordó que “llevamos varios meses manteniendo la misma postura frente a la pronta tramitación de megaproyectos que buscan reactivar y mejorar la economía de nuestra región, y esta no es la excepción (...) esperamos que esta expansión que considera una de las inversiones más importantes de la Región, se concrete lo antes posible”. **CS**