

Debido a exigencias relacionadas con la RCA que el Gobierno defiende de reclamos de opositores a la iniciativa:

Proyecto T2 de Valparaíso se encarece en US\$ 60 millones y estatal EPV apura licitación

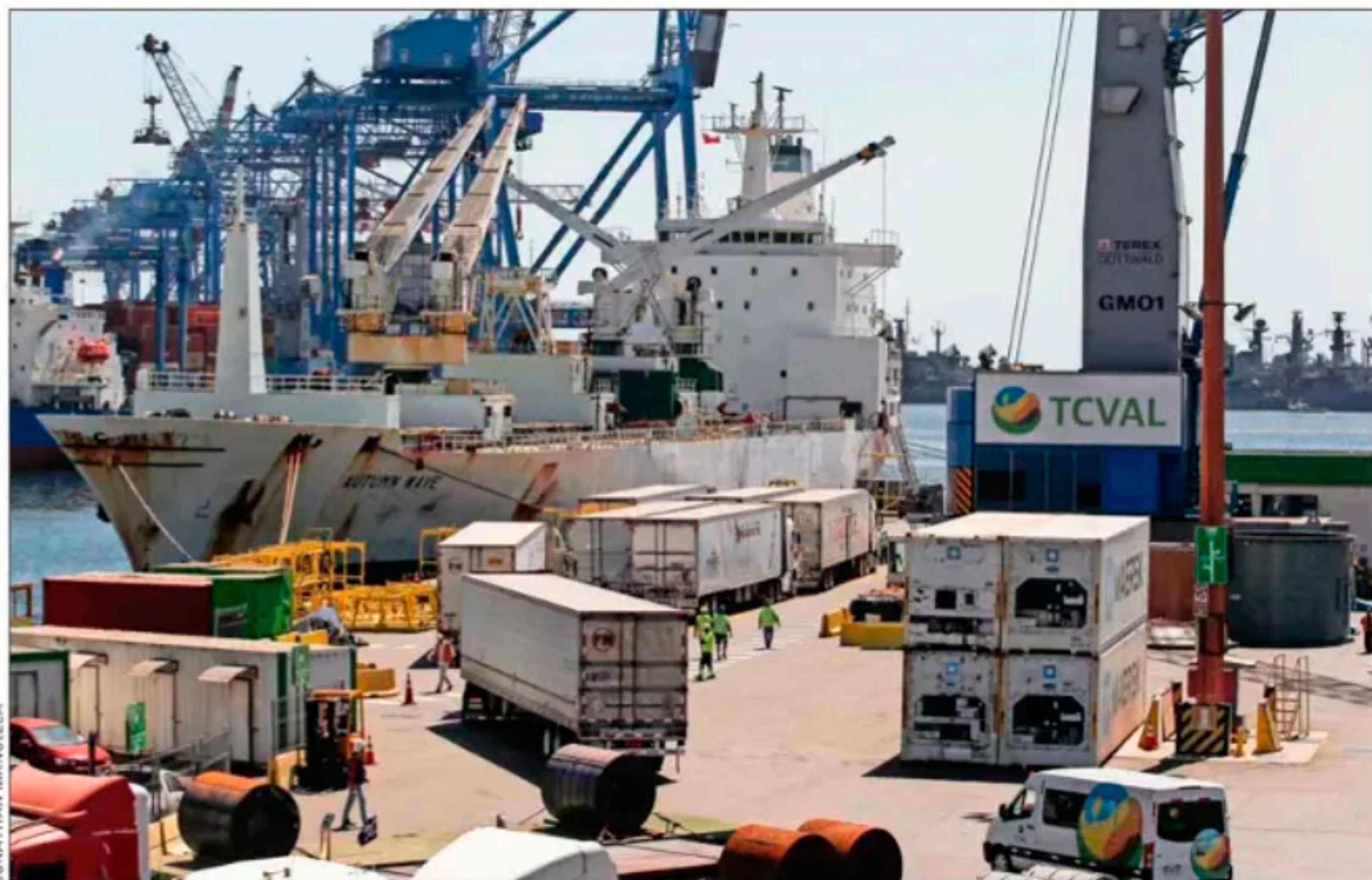
A fines de este año, la empresa portuaria porteña espera tener un escenario más despejado para avanzar en una eventual nueva concesión de la obra que desechó Terminal Cerros de Valparaíso, subsidiaria de Aleatica, firma ligada al fondo australiano IFM.

MARCO GUTIÉRREZ V.

El nuevo presidente del directorio de la estatal Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), Fernando Ramírez, está decidido a impulsar la construcción del Terminal 2 (T2) de Valparaíso para mantener la relevancia de este puerto y competir con San Antonio. Este abogado y experto en temas marítimo-portuarios asumió en abril pasado el cargo, luego de que en diciembre el Gobierno le pidiera la renuncia al extitular del terminal estatal Raúl Celis, en medio de una movilización de trabajadores portuarios. Entre fines de 2018 y el mes pasado, la presidencia de EPV fue liderada de manera interina por Raimundo Cruzat.

Uno de los temas centrales que Ramírez busca abordar es el escenario de inversiones en el puerto. Especialmente tras la decisión de Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), subsidiaria de Aleatica —firma ligada al fondo australiano IFM, que en 2018 adquirió OHL Concesiones—, que en marzo pasado optó por no continuar el contrato de concesión para construir, mantener y operar dicha obra de originalmente US\$ 500 millones que se adjudicó en 2013. Ello, debido a excesivas demoras en la tramitación ambiental.

El titular de EPV espera tener a fines de este año un camino más despejado para avanzar en



En 2017, Valparaíso capturó cerca de la mitad del movimiento de contenedores de la V Región, cifra que bajó a 20% el año pasado y en 2019 perderá otros 200 mil teus, proyectan en EPV.

una nueva licitación del T2, pero anticipa que hoy la obra es más cara por las exigencias de la Resolución de Calificación Ambiental (RCA), aprobada en octubre de 2018, pero que ha sido reclamada en instancias administrativas. Señala que el mayor costo es de US\$ 60 millones, 12% superior al monto previo.

“Chile requiere que la zona central sea capaz de ofrecer una capacidad portuaria de cuatro

millones de teus (un teu equivale a un contenedor de 20 pies) en o antes de 2025; es decir, es indispensable que la oferta actual se incremente en un millón de teus, lo que no será posible alcanzar solo con mejoras logísticas, viales o de análoga naturaleza, a través de inversiones que se estiman en US\$ 200 millones entre el sector público y privado. Por ende, la única respuesta a este desafío nacional es el proyecto

del Terminal 2 de Valparaíso, que tiene una ventaja de al menos cinco años a cualquier idea alternativa”, sostiene.

Ramírez comenta que están defendiendo la RCA del proyecto de reclamaciones administrativas de opositores, entre ellos, la Corporación Municipal de Valparaíso, Cormuval. Indica que la iniciativa debe ser vista por el Comité de Ministros y que este tema podría estar resuelto a



“Para Valparaíso y su relevancia como puerto clave en la oferta regional, su destino está inexorablemente atado a su proyecto de Terminal 2, sin el cual habrá solo un camino de deterioro y el mercado tendrá que recurrir a opciones que sean viables en otros lugares de la región”.

FERNANDO RAMÍREZ
PRESIDENTE DE EPV

fines de este año.

Pero afirma que además de despejar esa incertidumbre, el T2 debe ser económicamente viable, para lo cual se debe formular el modelo de negocios y ver que esta obra calce con la planificación portuaria.

Ramírez enfatiza que “para Valparaíso y su relevancia como puerto clave en la oferta regional, su destino está inexorablemente atado a su proyecto de Terminal 2, sin el cual habrá solo un camino de deterioro y el mercado tendrá que recurrir a opciones que sean viables en otros lugares de la región”.

Sobre el encarecimiento del T2 a US\$ 560 millones, Ramírez detalla que eso está ligado a exigencias sísmicas derivadas de la RCA, entre otras compensaciones, que incluso abordan déficit históricos de la ciudad.

El presidente de EPV afirma que 2018 fue “el año en que vivimos en peligro” por el impacto del movimiento de trabajadores que mermó la capacidad del puerto. Eso se está reflejando en las cifras, añade. En 2017, Valparaíso capturó cerca de la mitad del movimiento de contenedores de la V Región, cifra que bajó a 20% el año pasado y en 2019 perderá otros 200 mil teus, dice.

Agrega que en este escenario, el servicio Eurosas —ligado a CMA-CGM, Cosco y Hapag Lloyd— optó por cambiar sus operaciones a San Antonio.