

E ENTREVISTA. CARLOS CRUZ, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y la expansión portuaria:

“Valparaíso tiene una gran oportunidad (...) si es la última o no habrá que verlo en su momento”

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

Una década ha pasado desde que el proyecto de expansión del Terminal Dos de Valparaíso ingresó a tramitación ambiental, instancia en la que recientemente la EPV presentó la Adenda para lograr una RCA complementaria que le permita avanzar en la iniciativa. Por su parte, San Antonio a inicios del próximo año debe presentar las respuestas a las miles de observaciones de las que fue objeto el Proyecto de Puerto Exterior.

Ambos caminos son complejos. Si bien en Valparaíso existe un acuerdo amplio, ello no implica una garantía explícita para el desarrollo del proyecto. Algo parecido sucede en el enclave vecino donde el aspecto ambiental aparece como su máximo reto.

Además, los tiempos se acortan ante un Perú que viene progresando sin contratiempos en su expansión portuaria y que está a punto de inaugurar un megapuerto en Chancay.

“Seguir demorando estas inversiones posterga el crecimiento y esto tiene altos costos para el país que se reflejan en menos recursos”, comentó el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz, quien subraya que es necesario comenzar a destrabar estas inversiones.

“Los puertos son fundamentales para Chile. Buena parte de nuestra actividad económica está relacionada con el comercio exterior que representa aproximadamente el 70% del PIB. Si esto es así, la modernización de nuestros puertos es para incorporarlos a una visión sustentable del desarrollo”.

PERMISOLÓGIA

- ¿Cómo visualiza el futuro de ambos proyectos bajo la actual normativa ambiental de no prosperar los proyectos de ley antipermisología que actualmente se tramitan en el Congreso?

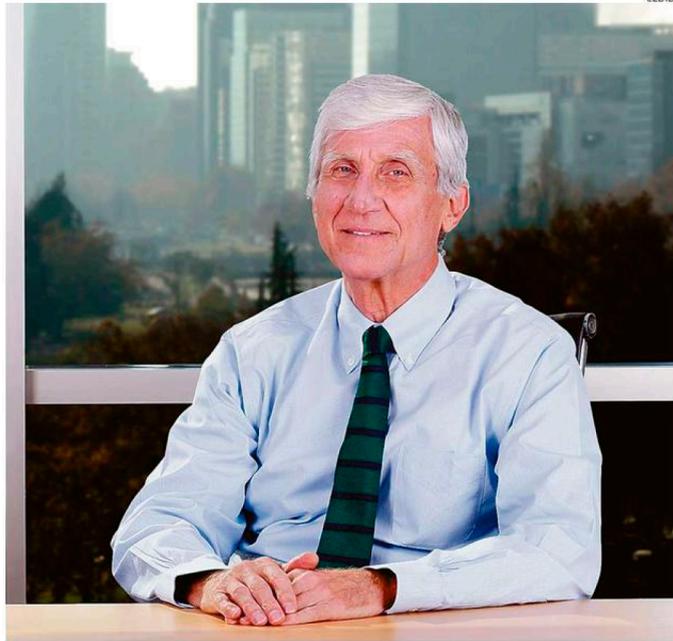
- Mejores puertos permitirán disminuir los impactos ambientales que la actividad portuaria puede tener hoy y eso, seguro, es un aporte muy superior al costo ambiental que ambos puertos pueden provocar en su fase de construcción. Esto puede extenderse a todos los requerimientos que suponen los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible), por lo que yo creo que, independientemente de que se avance o no en las normas que regulan los permisos, estos dos puertos hay que considerarlos como parte de la inversión estratégica que estamos haciendo para un desarrollo sustentable y, por lo tanto, deben concretarse lo antes posible.

- Pero si no se aprueban esos cambios respecto a la tramitación ambiental y los permisos, la tramitación puede ser aún más compleja. ¿Qué escenario se plantea si finalmente no prosperan estos proyectos a nivel legislativo.

- Si no se logra avanzar en las leyes respectivas, habrá que recurrir a las facultades que tiene el Ejecutivo para darle carácter de urgencia a estas iniciativas, alinear a los servicios que deben acreditar que las cosas se hacen bien para que ayuden en la soluciones y sacar estos proyectos adelante. Seguir demorando estas inversiones posterga el crecimiento y esto tiene altos costos para el país que se reflejan en menos recursos para prevenir un deterioro ambiental muy significativo, para asegurar preservar nuestro patrimonio arqueológico, para avanzar en recuperar Valparaíso o para darle un futuro más próspero a San Antonio. Mayor actividad económica a partir de puertos que incorporen nuevas tecnologías, que sus procesos productivos sean de calidad, que los materiales que se utilicen sean inocuos, que el empleo que otorguen sea de calidad será siempre más beneficioso que el impacto controlado que pueda tener lugar en su proceso de construcción y operación.

- El Acuerdo por Valparaíso, si bien representa el fruto de un consenso, de un diálogo, no garantiza que el proyecto finalmente no termine judicializado. ¿Cómo ve usted este escenario?

- La judicialización de los procesos es parte del juego democrático. Siempre habrá alguien que se siente perjudicado y serán los tribunales los que deberán fallar en función del beneficio general y el daño que el afectado reivindica. Siempre hay que mirar estos temas en perspectiva macro, no sólo desde el costo directo que producen sino también considerando los beneficios que pueda aportar a la sociedad en todas las dimensiones. Al afectado individual, de comprobarse que efectivamente se le produce un daño, será necesario compensarlo proporcionalmente.



EL EXSECRETARIO DE ESTADO REMARCA LO IMPERIOSO QUE ES EL CRECIMIENTO PORTUARIO PARA EL PAÍS.

- ¿A su juicio, esta es la última oportunidad que tiene Valparaíso para seguir siendo un puerto competitivo hacia los próximos años?

CONTRA EL TIEMPO

- ¿A su juicio, esta es la última oportunidad que tiene Valparaíso para seguir siendo un puerto competitivo hacia los próximos años?

- Valparaíso tiene una gran oportunidad. La modernización de su puerto ahora lo puede transformar nuevamente en una de los puertos atractivos del Pacífico. El estrecho de Magallanes está adquiriendo una nueva relevancia como

“Si no se logra avanzar en las leyes respectivas, habrá que recurrir a las facultades que tiene el Ejecutivo para darle carácter de urgencia a estas iniciativas (...) y sacar estos proyectos adelante”.

Carlos Cruz
Director Ejecutivo del CPI

consecuencia del cambio climático y las restricciones que ello implica para el Canal de Panamá, la conflictividad en el medio oriente y la importancia del comercio con Asia para los países de América Latina, serán impulsos muy importantes para la industria de la logística en Chile. En esta ecuación, Valparaíso es una locación muy relevante. Si esta es la última oportunidad o no, habrá que verlo en su momento. Lo que deben reflexionar los habitantes de la región es si es justo o no para las próximas generaciones perder la oportunidad que hoy existe.

- ¿Cómo vislumbra el interés por parte de los inversionistas privados en estos proyectos?

- Un proyecto de ampliación del puerto de Valparaíso, tal como lo será el Puerto Exterior en San Antonio, siempre será atractivo para inversionistas extranjeros. Chile tiene una larga y muy exitosa trayectoria en el desarrollo de infraestructura pública a través de inversión privada y esta no tendría por qué ser la excepción.

- ¿De qué depende que ese interés que usted señala avance a propuestas concretas?

- Hay interés privado y en la medida que la institucionalidad que regula las formas de asociación público privado se respete y se resuelvan las restricciones que nosotros mismos nos imponemos para expandir nuestra infraestructura

“Creo que para Chile el puerto de Chancay es una buena noticia. Debería verse como un incentivo de lo que hay que hacer en materia de puertos e integración de nuestro territorio con los vecinos”.

habilitante hacia lo que debería ser la economía del futuro, no tengo la menor duda que contaremos con muy buena disposición de inversionistas para llevar adelante estos proyectos.

FACTOR CHANCAY

- Hace tiempo que Perú viene desarrollando su infraestructura portuaria con fuertes inversiones, especialmente chinas. A fin de año se inaugura la primera etapa de Chancay y a pesar de ello muchos minimizan el hecho que pueda ser una amenaza para Chile en materia de comercio exterior. ¿Qué piensa al respecto?

- Creo que para Chile el puerto de Chancay es una buena noticia. Debería ser visto como un incentivo para hacer lo que hay que hacer en materia de puertos, logística e integración de nuestro territorio con los vecinos. A veces se nos olvida que somos un país de sólo 20 millones de habitantes y que para desarrollarnos requerimos masa crítica que justifique inversiones significativas.

- ¿Usted cree que las podremos concretar y recuperar el camino del crecimiento?

- Tenemos todo para hacerlo. Nos falta mirar un poco más detenidamente el largo plazo, ponderar bien nuestras oportunidades y organizar nuestras acciones para que esas se puedan materializar en un mayor bienestar para la población, para lo cual es fundamental recuperar nuestra capacidad de crecimiento. El Presidente nos ha desafiado para que crezcamos al 4% por lo menos y yo creo que es absolutamente posible en la medida que hagamos las inversiones habilitantes que el país necesita.