

Gabriel Aldoney

LAS DEFINICIONES DEL INTENDENTE

LA AUTORIDAD REGIONAL DE LA ZONA DE VALPARAÍSO ASUMIÓ EL CARGO DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO EL 17 DE AGOSTO DE 2000. DESPUÉS DE ALGUNOS CAMBIOS QUE SE PRODUCIERON EN DIVERSAS INTENDENCIAS DEL PAÍS. DE IDEAS CLARAS, ESTRUCTURADO Y DE UNA ENERGÍA ENVIDIABLE, TIENE EXPERIENCIA EN EL CARGO, PUES LO HABÍA EJERCIDO ENTRE 1997 Y 2000.

“SUS POTENCIAS Y DESAFÍOS. EXISTEN LAS CONDICIONES SUFICIENTES PARA RECUPERAR SU CAPACIDAD”, AFIRMA GABRIEL ALDONEY.

Por Jorge Velasco_Foto gentileza Intendencia Valparaíso

El ingeniero mecánico Gabriel Aldoney Vargas, fue llamado por el gobierno el 17 de agosto para asumir como intendente de la Región de Valparaíso y completar el periodo de su antecesor, después de algunos cambios que se produjeron en diversas intendencias del país. De ideas claras, estructurado y de una energía envidiable, tiene experiencia en el cargo, pues lo había ejercido entre 1997 y 2000.

En esa época, recuerda, había transcurrido apenas un gobierno democrático y se estaban reformulando varias instituciones. El país tenía, principalmente, que consolidar o desarrollar iniciativas tendientes a sostener su crecimiento, que en ese entonces era muy necesario. Hoy, sin embargo, la realidad es diferente en cuanto al empoderamiento de diversos sectores sociales y el desarrollo de la economía.

“Nos encontramos además en un periodo de reformas en que están en juego distintas opciones de lo que se cree que el país tiene que ser... Siento que en Chile estamos pasando por un momento que es complejo, que afecta no sólo la credibilidad de la política, que está muy cuestionada, sino

que también la de muchos sectores... Todo esto me motivó a volver al servicio público, porque creo que es un momento en el cual, quienes creemos en la democracia no podemos estar ausentes de hacer un aporte en esta materia, aunque sea pequeño”, comenta el intendente de la Región de Valparaíso.

IMPULSAR LA INVERSIÓN

Aunque asumió hace noventa días, a Gabriel Aldoney le quedan poco más de dos años en el cargo. Su análisis sobre la situación regional es estricto y por eso sabe que tiene que apurar el tranco: “Hoy día la región está en una situación de mucho menos valor que el que tenía antes y, por lo tanto, creo que hay una gran tarea por hacer. Obviamente que las potencialidades de esta región no han desaparecido: existen las condiciones suficientes destinadas a recuperar su capacidad. Quizás ése sea el desafío más importante que yo creo tener por delante”, apunta.

¿Qué avances concretos le gustaría que tuviera la región al finalizar su periodo como intendente?

Yo diría que dos. Uno es mejorar sustan-

tivamente la gestión interna y, en particular, los planes de inversión que están en curso. El segundo está orientado –y creo que es lo principal– precisamente a generar un gran consenso con respecto a ciertos proyectos y políticas de desarrollo, que la perfilen como una región que es capaz de tener proyectos propios, concursar y competir en la distribución de los recursos del Estado. Lo que yo percibo es que hay que crear condiciones que le den seguridad a la región para aportar iniciativas que sean atractivas tanto para la inversión pública como privada.

¿Cuáles son los mayores desafíos regionales en cuanto a infraestructura hídrica?

En la región existe un plan de inversiones para enfrentar la sequía, particularmente vinculada al MOP, que se expresa en la construcción de embalses y revestimiento de canales, entre otras materias. Lo que hemos planteado es que la región desarrolle una política propia de desarrollo de recursos hídricos, los que se encuentran –por ejemplo– en los distintos emisarios que botan agua al mar, aspecto donde podría haber una gran capacidad de recuperación de esas aguas.



HAY QUE CREAR CONDICIONES QUE LE den seguridad a la región para aportar iniciativas que sean atractivas tanto para la inversión pública como privada.

Otro ámbito que se puede desarrollar es la instalación de desaladoras. En el caso nuestro, la industria minera tiene prácticamente resuelto el problema del recurso hídrico, porque hay fuentes más permanentes en la cordillera. Este tipo de proyectos son para asegurar el agua potable o lo que se llama los APR (Plantas de Agua Potable Rural).

Hemos agregado a ello otras zonas, como es el caso de San Antonio en el sector de Cuncumén, donde hay en perspectiva de desarrollo un proyecto que les permitiría a través del desvío de aguas desde el río Maipo, resolver sus problemas. Nos preocupa la situación de los sectores precordilleranos, donde hay también escasez hídrica. Éste es un problema transversal de la región.

Queremos desarrollar dentro de lo que queda de nuestro gobierno, un plan que permita agendar continuidad en políticas de este tipo después de esta administración y, por tanto, disponer de una batería de proyectos que permitan desacoplar los problemas del desarrollo de la región con la falta de recursos hídricos.

¿Cuáles son los mayores inconvenientes en los sistemas de carreteras?

Valparaíso tiene una importante oferta de carácter portuario, pero si uno analiza bien, ésta posee problemas de conectividad. Se trata de un desafío de infraestructura relevante que influye en la eficiencia de un sistema logístico, que afecta particularmente al comercio exterior.

Sin embargo, hay otros conflictos que tenemos que enfrentar. Estamos armando una comisión, que le hemos llamado de "Movilidad", para enfrentar los crecientes niveles de congestión, particularmente en Valparaíso con Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, pero también hacia el sector de Reñaca-Concón-Quintero, donde se ha ido desplazando el desarrollo inmobiliario. Ése es un tema que hay que abordar ahora con nuevas iniciativas. Si no lo hacemos de aquí a 10 años, que es más o menos el tiempo que demoran esta clase de proyectos, la región no va a ser capaz de cambiar esta situación y vamos a repetir experiencias que se dan en otros lugares, como le ha pasado a la Región Metropolitana, donde ya hay ni-

“EL TAMAÑO DE LAS NAVES QUE LLEGAN A LOS PUERTOS HA IDO CRECIENDO PERON LAS MÁS GRANDES. LAS NAVES CON MAYOR FRECUENCIA SE HANIDO SITUANDO EN TORNO A LAS 5000 TEUs POR LO TANTO HAY QUE ESPERAR CÓMO EVOLUCIONA LA OFERTA MARÍTIMA EN EL ENTENDIDO DE QUE TODOS LOS PROYECTOS ACTUALES DE INVERSIÓN PORTUARIA EN LA REGIÓN VAN A PERMITIR ATENDER NAVES DE 19 MIL 9 MIL O 10 MIL TEUs”.

veles de congestión que requieren de muy grandes inversiones y donde prácticamente la situación es irreversible.

¿Cuáles son los mayores problemas en desarrollo urbano y qué se puede hacer al respecto?

Soy de la idea de que existen tres tipos de ciudades: las enfermas, las que están por enfermarse y las sanas. En la región está pasando eso. Existen ciudades que son sanas y hay que evitar que asuman los problemas que en otras ciudades se han ido dando, sobre todo por falta de planificación territorial, falta de previsión. Las ciudades que están enfermándose, tenemos que evitar que sigan deteriorándose. Las enfermas son muy complejas de sanar. Cuesta mucho tiempo y mucha inversión. Los niveles de calidad de vida de los habitantes baja notoriamente y creo que, cuando se llega a esa situación, es por la falta de previsión: se ha detenido el desarrollo propio. En el ámbito urbano, ése es un gran desafío que no sólo tiene que ver con infraestructura, sino con

la mejora de los servicios y particularmente del transporte público.

MEGAPUERTOS

Gracias a sus puertos, la Región de Valparaíso juega un rol fundamental en la economía del país. Las principales navieras que llegan a Chile operan en puertos de la Quinta Región, hasta sus costas arriba el 50% de la carga de contenedores que se transportan y es la principal zona de llegada de los combustibles líquidos.

¿Cuáles son las mayores deficiencias portuarias presentes hoy en la región?

La principal es la saturación de la bahía de Quintero. Resolver este problema es una necesidad no sólo de la región, sino del país. Hay que buscar alternativas de relocalización de actividades. En otro ámbito, creo que se están haciendo inversiones interesantes. En San Antonio, durante el primer trimestre del próximo año, va a estar operando una terminal que lo hará con la más alta tecnología: el Puerto Central aumen-

tará la capacidad de la región de manera importante. Además se están haciendo ampliaciones del actual sitio concesionado de STI. Por lo tanto, San Antonio va a tener una oferta portuaria que es muy interesante.

En el caso de Valparaíso se están desarrollando inversiones en el Terminal de TPS, que es el terminal concesionado, que le permitirá operar con dos naves post Panamax de alta capacidad. Junto con ello, se está en la fase de estudio de impacto ambiental de un proyecto que podría permitir que Valparaíso cuente con dos sitios adicionales para ese tipo de naves, que es el Terminal 2, actualmente en desarrollo.

¿Qué requerimientos precisa un megapuerto?

Nosotros hemos optado por considerar un megapuerto como un puerto destinado sólo a buques contenedores. Si uno sigue con ese concepto, en verdad lo que hay que resolver no es sólo la infraestructura portuaria que se requiere, que fundamentalmente corresponde a las áreas de opera-



ción y las vías de conectividad. Lo otro que hay que resolver muy bien es el momento en que hay que hacer estas intervenciones. Aquí se ha hablado de la posibilidad de que lleguen buques de grandes dimensiones de 15.000 TEUs.

Creo que hay que ir con calma, porque en general lo que uno observa es que el tamaño de las naves ha ido creciendo, pero no las más grandes. Las naves con mayor frecuencia se han ido situando en torno a las 5.000 TEUs. Por lo tanto, creo que hay que esperar cómo evoluciona la oferta marítima, en el entendido de que todos los proyectos actuales de inversión portuaria en la región, van a permitir atender naves de 19 mil, 9 mil o 10 mil TEUs. Las características físicas de esas naves no son tan distintas. Hay diferencias, pero no son diametralmente opuestas como para decir que necesitamos una infraestructura totalmente distinta de la que se ha estado desarrollando, sobre todo en los proyectos nuevos.

Si uno mira los niveles de profundidad,

son relativamente comparables: las esloras de los buques de 15 mil TEUs son más largas, pero el hecho de que hoy día contemos, en el caso de que estuvieran todos los proyectos en funcionamiento, con 8 sitios a plena capacidad para atender este tipo de naves, tampoco va a ser un problema. Hay que mirar cómo va evolucionando esto, en el entendido de que efectivamente en algún minuto el país va a necesitar instalaciones distintas a las que se están proyectando hoy día.

¿Qué ventajas tendría desarrollar un megapuerto en Valparaíso y cuáles en San Antonio?

No cabe duda que Valparaíso tiene ventajas por sobre San Antonio y tiene también desventajas. El problema es quién toma la decisión. Hay quienes piensan que es una decisión del Estado y otros que creen que es una determinación que adopta el mercado. Pienso que finalmente vamos a tener dos terminales: uno en Valparaíso y otro en San Antonio. Ésa es la manera como se resuelve un

problema. Para construir un megapuerto y hacer frente a las inversiones que eso requiere, hay varios caminos: lo construye el Estado, lo que no es posible, que lo subsidie el Estado y lo hace a medias con los privados o lo hacen sólo los privados. En las dos últimas condiciones se requiere que el proponente tenga los niveles de carga suficiente para poder financiar inversiones que son altas.

¿Qué beneficios traería para una u otra ciudad tener el megapuerto?

En el largo plazo, estos megapuertos van a existir tanto en Valparaíso como en San Antonio. La pregunta es por dónde se parte. Es de esperar que ambos tengan uno. Ahora ¿cuál es el beneficio? Para la industria portuaria y, en general, para el comercio exterior su negocio principal corresponde a las actividades indirectas: transporte, maquila, servicios logísticos, bodegaje, reparación de contenedores. En fin, eso es lo que hace que la actividad económica de una ciudad sea influenciada positivamente por los puertos. Eso va a ser así y allí es donde hay que apostar.