

La hoja de ruta de EPV para las inversiones en el borde costero de Valparaíso

El Calendario Referencial de Inversiones (CRI) detalla las iniciativas que se deben ejecutar en frentes de atraque, áreas conexas y bienes comunes que la Empresa Portuaria Valparaíso ha considerado para el periodo 2026-2030.

Una hoja de ruta sobre las inversiones que están previstas para el borde costero de aquí al 2030 elaboró Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). En conjunto, los proyectos contemplados en este sumario de proyectos y obras alcanza los US\$ 875 millones y contemplan la construcción de frentes de atraque, áreas conexas y bienes comunes.

La mayor parte del monto (US\$ 775 millones) está destinado al proyecto de ampliación, que está pensado ejecutarse entre 2030 y 2038. No obstante, dado que las licitaciones se realizarán durante 2027, se incorporaron al calendario referencial presentado recientemente por la estatal.

El reporte incluye el desarrollo del proyecto urbano portuario del Parque Barón (primera etapa, MINVU-SERVU), el desarrollo de la Remodelación Muelle Prat, el del nuevo Centro Portuario (Valparaíso Port Center), el mejoramiento del Embarcadero Muelle Barón y otras inversiones menores de EPV.

También contempla inversiones de menor escala que los concesionarios ejecutarán entre 2026 y 2030: reposición y actualización de equipos, mejoras puntuales de infraestructura, seguridad operativa, tecnologías de información y otras intervenciones menores. En total, significan más de US\$ 12 millones.

Aunque los plazos planteados en el documento parten este año, la sucesión de inversiones dependerá del resultado de los trámites pendientes en distintas instancias, entre ellas el Sistema de Evaluación Ambiental.

SITIO COSTANERA

Tras una década de estancamiento, el proyecto de ampliación portuaria ha ido ganando consenso en la ciudadanía, en parte gracias al Acuerdo por Valparaíso. El año que viene se licitará la obra de integración de los Terminales 1 y 2, bajo un modelo monooperador, con infraestructura mejorada y especializada que busca satisfacer la creciente demanda del comercio exterior.



"Las proyecciones indican un incremento significativo de la carga movilizada hacia mediados de siglo, lo que plantea la necesidad de disponer de nueva infraestructura y procesos más eficientes para asegurar la competitividad del sistema portuario y la continuidad de las operaciones en el largo plazo", indica el documento.

La licitación incluye la obligación de ejecutar las siguientes obras: en una primera etapa, el Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL) y, en una segunda etapa, la Ampliación Portuaria de Valparaíso.

El TCVAL es una de las intervenciones claves del proyecto de ampliación, y consiste en un frente de atraque del tipo muelle marginal de 430 metros lineales (originalmente la propuesta era de 785 metros lineales), diseñado para atender naves portacontenedores de gran tamaño, como las de clase New Panamax o superiores. Esta infraestructura se ubicará al oriente del actual Espigón, en el área correspondiente a la explanada de respaldo del Terminal 2.

Con esta obra, la capacidad operativa llegará a 645.000 TEUs al año en la transferencia

de carga en el frente de atraque, mientras el área de almacenamiento crecerá a 323.000 TEUs al año. Dentro del área de concesión está contemplada la intermodalidad con la atención de carga ferroviaria. La inversión está estimada casi US\$ 370 millones y su ejecución deberá ser en 48 meses tras la entrega de la concesión, para operar antes de 2034.

Este proyecto incluye la construcción de las obras Ascensor Arrayán, Paseo Costero y Plaza del Mar como obras complementarias adheridas al proceso de tramitación ambiental y el compromiso con

las comunidades.

AMPLIACIÓN

Esta etapa comenzaría a ejecutarse durante el primer semestre de 2027 y es la que genera mayor complejidad técnica y política, sobre todo por la construcción de la explanada en el sector de la playa San Mateo. Lo que se busca es extender la superficie útil del Frente de Atraque N°1, sumando unas 6,45 hectáreas al recinto portuario. Esto permitirá ampliar la capacidad de acopio a unos 533.000 TEUs por año. El monto de la inversión para esta obra es de US\$ 152,8 millones y está dentro de las prioridades del puerto.

MUELLE MULTIPROPÓSITO

Otra de las obras contempladas en la etapa de ampliación es un Muelle multipropósito para Cruceros y carga fraccionada, que tendría una extensión de 300 metros y estará ubicado frente al Edificio Terminal de Pasajeros. Se proyecta como una infraestructura flexible, que también podrá ser utilizada para la atención de naves de carga general en los periodos en que no se reciba tráfico de pasajeros.



Fecha: 22-02-2026
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl.: El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial
 Tipo: Noticia general
 Título: La hoja de ruta de EPV para las inversiones en el borde costero de Valparaíso

Pág.: 7
 Cm2: 379,5

Tiraje: 11.000
 Lectoría: 33.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

La obra de extensión del Sitio 3 del Frente de Atraque N°1, contempla la ampliación de éste en 122 metros lineales hacia el sur. Permitirá el atraque simultáneo de dos naves portacontenedores de gran tamaño, clase New Panamax o superior, aumentando de manera significativa la capacidad de atención del terminal.

Se construirá una explanada de respaldo para el acopio de carga, con una capacidad de 141.000 TEUs al año que, junto con la del muelle, alcanzarán los 176.000 TEUs al año. La inversión alcanza los US\$ 120,3 millones y constituye una de las obras fundamentales del plan integral de desarrollo portuario

MITIGACIÓN

El proyecto TCVAL tuvo una serie de observaciones ambientales y ciudadanas que se incorporaron como medidas compensatorias. La propuesta para lograr integración del puerto con la ciudad incluyó, en primer lugar, reducir el área de intervención a 430 metros lineales de muelle. Luego, incluyó la creación de espacios públicos como el Paseo Mirador Puerto, el Paseo Malecón y la Plaza del Mar. Obras de transporte como el nuevo ascensor El Arrayán, que conectará el cerro del mismo nombre con el Barrio Puerto.

Dentro de la segunda etapa

de obras, está contemplado el balneario Playa San Mateo, entre la nueva explanada y la Caleta El Membrillo.

PARQUE BARÓN

Fue conocido como el Paseo del Mar y surgió como respuesta ciudadana tras la cancelación del proyecto comercial Mall Plaza Barón. El Parque Barón (con ingreso por Av. Errázuriz, entre Av. Argentina y Av. Francia) promete ser una de las intervenciones urbanas más ambiciosas de Valparaíso, a cargo del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y EPV.

La superficie de construcción es de más de 11 hectáreas y la inversión es de US\$ 28 millones. Esta idea se comenzó a gestar en 2018 y, actualmente, la primera etapa del parque registra un avance superior al 70%.

El proyecto finalizó el proceso de desarrollo de un Plan de Gestión Arqueológico y Movimiento de Tierras, que duró cerca de ocho meses. En julio de 2024, el SERVIU publicó la licitación para dar continuidad a las obras del parque y se espera que finalicen el primer semestre de 2026. El proyecto incluye la restauración de la Bodega Simón Bolívar (BSB), para lo cual se creó una mesa de trabajo en 2024. Dentro de los usos previstos para la BSB, se propone incorporar al Instituto de Neurociencias y la Secretaría del Tratado de los Océa-



nos BBNJ de la ONU. Actualmente el MINVU y SERVIU realizan un estudio estructural de la BSB, para determinar su estado de conservación.

EPV administra el Muelle Barón que, en 2002, pasó de ser una antigua infraestructura para la transferencia de granel a un paseo de acceso público. Tras más de 20 años y un cierto deterioro del lugar, parte de las obras incluirán la construcción de una rampa continua con elementos de acero y de un sector de atraque para embarcaciones menores. Monto de inversión corresponde a US\$ 0,71 millones.

MUELLE PRAT

Entre los proyectos de inver-

sión de EVP se encuentra la remodelación de la explanada del Muelle Prat, donde se reemplazarán los 15 módulos de ventas de artesanías por un edificio de dos pisos de unos 885 m2 y un ascensor. El anteproyecto también considera nuevos espacios de sombra, mobiliario urbano, iluminación y la reubicación de los monumentos públicos existentes. Esta intervención tendrá un valor de US\$ 3,5 millones.

En este mismo muelle, en el edificio 95, está proyectado construir el primer Port Center en Sudamérica, con el fin de educar e informar a la comunidad sobre la actividad portuaria. Tendrá una superficie de 320 m2 y una altura de tres pi-

sos. Se podrán visitar exposiciones, áreas interactivas y tecnológicas. El primer piso será un área comercial y el último una terraza mirador con vistas panorámicas de la bahía. La inversión está estimada en US\$ 1,5 millón de dólares.

PROCESO Y TRAMITACIÓN

El futuro de este paquete de inversiones entró en una fase clave luego que el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) confirmara esta semana que en los próximos días publicará el Informe Consolidado de Evaluación para el proyecto de ampliación que impulsa EPV.

Una vez cumplido ese paso, se reunirá la Comisión de Evaluación Ambiental (Coeva), ins-

tancia que debatirá la ampliación portuaria en Valparaíso y decidirá su conformidad con el proyecto.

Desde el SEA explicaron que hoy el proyecto está en su "etapa final de la evaluación de impacto ambiental", anticipando que "en cumplimiento de los plazos legales, el Informe Consolidado de Evaluación será emitido en los próximos días para que sea sometido a análisis de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso".

Al llegar a esta fase crucial de definiciones, el proyecto de ampliación recibió el firme apoyo de las asociaciones de comercio, industria y construcción regionales, cuyos dirigentes plantearon la expansión del puerto de Valparaíso como un hito clave para lograr la reactivación económica de la Región.

El presidente de Asiva, Alfonso Salinas, advirtió que "hoy no estamos frente a un debate pendiente de antecedentes, sino ante la necesidad de tomar una decisión", consciente que "dentro del marco actual, lo responsable es resolver".

En esa línea, recalcó la urgencia de aprobar la ampliación, afirmando que "siempre se pueden introducir mejoras marginales, pero el costo de seguir postergando supera con creces esos eventuales beneficios". ■