

Fecha: 22-02-2026
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl.: El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial
 Tipo: Noticia general
 Título: Es necesario robustecer el corredor Bioceánico Cristo Redentor y sus puertos"

Pág.: 4
 Cm2: 686,2
 VPE: \$ 1.650.295

Tiraje: 11.000
 Lectoría: 33.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

“Es necesario robustecer el corredor Bioceánico Cristo Redentor y sus puertos”

RODRIGO MUNDACA, gobernador regional de Valparaíso.

Presidente del Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto (CCCP) de Valparaíso, el gobernador regional juega un rol clave en el diseño de mecanismos que permitan a la ciudadanía conocer y participar de las discusiones portuarias. Por ello, a semanas de que el cambio de gobierno signifique un reemplazo de autoridades en la instancia, la principal autoridad regional anticipa los énfasis que tendrá el organismo este año, y comparte sus objetivos estratégicos para el largo plazo.



A d portas de cambios relevantes en su composición debido a la pronta llegada de nuevas autoridades -además del gobernador regional, quien lo preside, lo integran los seremis de Transportes, Obras Públicas y Vivienda-, el Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto (CCCP) entró a un ciclo de definiciones sobre la postura que adoptará ante la transformación que vivirá el borde costero de Valparaíso en los próximos años.

Regulada por el Decreto N° 87, de 2018, la instancia tiene como principal misión diseñar mecanismos para que la ciudadanía participe y conozca las discusiones portuarias que incidirán en su vida. Como presidente de la instancia, el gobernador Rodrigo Mundaca sabe el peso específico que puede alcanzar la instancia al momento de poner sobre la mesa los temas relevantes que marcarán la agenda marítima de los próximos años.

“La última sesión del Consejo tuvo dos focos: la presentación final del Plan Estratégico de Zona Costera (PEZC) y su propuesta de implementación; y la actualización del trabajo de la candidatura de Valparaíso vinculada al Tratado BBNJ”, explica Mundaca, quien afirma que un elemento vital del PEZC es el modelo de coordinación para la toma de decisiones. A ello se suman los criterios para priorizar la cartera de proyectos y un esquema de monitoreo de avances.

• ¿Cuáles son los énfasis de la instancia para este año?

• La señal para 2026 es clara: el Consejo deberá concentrarse en seguimiento, coordinación interinstitucional y destrabe de proyectos, evitando que el plan quede solo como un documento. El BBNJ va a ocupar un lugar prioritario en la agenda 2026 porque abre una oportunidad real para que Valparaíso se proyecte mundialmente en materia de océanos y biodiversidad, con acciones concretas. El Consejo enfocará su trabajo en distinguir con claridad lo que está comprometido, lo que está en gestión y lo que está sujeto a definiciones internacionales. Y, en paralelo, lograr articular instituciones regionales (academia, municipios, servicios públicos, empresa por-

tuaria) para que la eventual sede se traduzca en beneficios locales: educación y cultura oceánica, fortalecimiento de investigación y capacidades para la protección del océano.

• ¿De qué manera el accionar del Consejo en estos siete años de existencia ha ido contribuyendo a la mejora de las ciudades?

• Desde 2022 asumimos la reactivación del CCCP a solicitud de trabajadoras y trabajadores portuarios, en un momento en que el Consejo operaba con un formato acotado de participantes. El sello para liderar la instancia fue abrirla: pasar de una coordinación entre servicios a una gobernanza puerto-ciudad



El sello para liderar la instancia fue abrirla: pasar de una coordinación entre servicios a una gobernanza puerto-ciudad, con mayor deliberación pública, sin perder rigurosidad técnica”.

con mayor deliberación pública, sin perder rigurosidad técnica. Nuestra apuesta fue asegurar que la ciudadanía obtuviera un rol activo en las discusiones y conociera activamente las políticas portuarias que afectan su vida cotidiana. El reglamento del CCCP de Valparaíso establece expresamente que el Consejo debe “promover y establecer los mecanismos” para que los habitantes participen y se informen de estas materias.

• ¿Cómo opera ese sistema en la práctica y qué resultados concretos puede exhibir en los últimos años?

• En la práctica, se realizan se-

siones plenarias con convocatoria amplia y diálogo sistemática. Se ha logrado la firma del Acuerdo por Valparaíso, el desarrollo y seguimiento de la elaboración del Plan Estratégico de Zona Costera (PEZC), la creación del Observatorio de Transporte de Carga y Logística en Ciudades-Puerto de la Región de Valparaíso. Por otro lado, en colaboración con el Comité Regional de Desarrollo Productivo, se impulsa el Plan Territorial Integrado (PTI CORFO) de Sostenibilidad portuaria, que busca fortalecer la cadena de valor del sector logístico-portuario. Lo relevante no es solo la lista, sino el cambio de método: más coordinación, más colaboración, más evidencia y más transparencia en un tema históricamente tensionado como la relación puerto-ciudad.

• La Comisión de Transporte es la más vinculada a aspectos logísticos: ¿Cuáles son los temas primordiales para la región y cómo se están tratando?

• Hay desafíos que son transversales al Consejo y a sus comisiones, y que tienen impacto directo en Valparaíso y en el país, como avanzar hacia la creación de una Autoridad Nacional Portuaria que impulse y ordene el desarrollo portuario del país, coordine la inversión en infraestructura y potencie articuladamente a nuestro país sin hacer competir los puertos chilenos entre sí, consolidando la posición de Chile como un importante hub logístico del Pacífico. También es imprescindible el progreso del proyecto de “Ley Laboral Portuaria”, en el marco de una industria que requiere crecer y fortalecerse de manera sistemática.

• ¿Qué discusión ha tenido la instancia sobre otros proyectos de desarrollo en la región?

• Es necesario robustecer el corredor bioceánico Cristo Redentor, ampliando la capacidad de sus puertos y fortaleciendo el modo ferroviario, priorizando las inversiones y la conectividad multimodal con sistemas de gestión, incluso con seguimiento en tiempo real, para reducir la congestión y mejorar la competitividad. Hay que aumentar de manera muy decidida la participación del tren como un desa-

fío estratégico para el crecimiento del movimiento de carga entre el Cono Sur de América y el Pacífico. Hay que fortalecer las competencias de los consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, además de impulsar las adecuaciones legislativas y administrativas para que las empresas portuarias se encuentren habilitadas para ejecutar, durante todo su ciclo de vida, inversión en infraestructura de amortiguamiento y armonización entre los recintos portuarios y los territorios donde se emplazan. Esto es fundamental para integrar de manera sostenible la gestión de la red logística, portuaria y extra-portuaria, y mitigar de manera consistente sus impactos. En definitiva, se trata de potenciar un modelo de industria logística viable y competitivo, pero también socialmente más justo y ecológicamente más sano.



Hay que aumentar de manera muy decidida la participación del tren como desafío estratégico para el crecimiento del movimiento de carga”.

• ¿De qué manera garantizan que la ciudadanía esté informada y ocupe un rol activo?

• Lo primero es reconocer un punto de partida: durante años, muchas decisiones portuarias se percibieron como lejanas o poco comprensibles para la ciudadanía. Nuestro enfoque ha sido abrir información y abrir conversación. Por eso se han realizado sesiones plenarias con participación de actores sociales, laborales, académicos y territoriales, con espacios para intervenciones y observaciones. El trabajo por comisiones permite profundizar temas (patrimonio, desarrollo económico, integración ciudad-puerto) y hay un compromiso con la transparencia con la difusión de acuerdos y prioridades. ■