

AGENCIA UNO



Las licitaciones van a depender de cómo resulte un futuro Acuerdo por San Antonio"

RODRIGO MUNDACA, gobernador regional de Valparaíso.



del más alto nivel trabajando en medidas de protección para la biodiversidad marina. Significa también, y esto lo he conversado con los rectores, modificar las mallas curriculares de los muchachos que se preparan en ciencias vinculadas con el océano. Y, por tanto, va a marcar un antes y un después en la ciudad de Valparaíso. Y eso le da un plus al desarrollo del borde costero y le da un plus también al desarrollo portuario de Valparaíso.

-La logística terrestre tiene incidencia directa en el sistema marítimo portuario, ¿creo que este gobierno cumplirá con el calendario de concesiones 2025?

-Chancay y Callao no son una amenaza en este minuto, sí lo es la logística terrestre, y a eso estamos muy abocados. La logística terrestre para el desarrollo portuario de San Antonio es fundamental. Hoy día la preocupación central del gobierno, y lo digo con información bastante precisa, es lograr un acuerdo en el puerto de San Antonio junto con los operadores del puerto, quienes están al frente del puerto de San Antonio, las autoridades comunales y el gobierno regional, que fue lo que hicimos con el acuerdo por Valparaíso. Eso va a marcar el derrotero también de lo que ocurra. En materia de licitaciones, va a marcar el derrotero también para avanzar o no avanzar de forma sustantiva con el puerto de San Antonio. No obstante, las licitaciones van por un carril que puede considerarse paralelo, creo que el acuerdo hoy día debería darle sustento al proceso licitatorio. Cuando se me pregunta por logística, yo tengo una mirada más integral. La logística terrestre es fundamental, creo que el tren como eje estructurante es fundamental para viabilizar la accesibilidad de la carga hacia los puertos, tanto de Valparaíso como de San Antonio.

-¿En reemplazo de los camiones?

A los camiones no los vamos a poder erradicar de la noche a la mañana, pero creo que al transformar el puerto terrestre de los Andes, no solamente en un sitio de inspección, sino también en un sitio de transferencia de carga, va a ser mucho más expedita la llegada de la carga a los puertos. Estamos trabajando en ese proyecto y debería concluir ahora en septiembre de 2025, con las conclusiones para un tren de doble propósito, de pasajeros y de carga. La etapa siguiente es precisamente transformar el puerto terrestre de los Andes.

En su segundo período de gestión, el gobernador Rodrigo Mundaca sale de una reunión en el GORE para meterse a otra y, luego, a otra. Se hace un torpedeo para no perder de vista los temas relevantes y finaliza esta entrevista con un: "¿Estuve bien? Porque siempre digo cosas que no debo decir". Con ese estilo carismático, Mundaca pone de relieve el eje ciudadanía-puerto en cada tema. Considera que la gran amenaza no es Chancay, sino cómo se planifica la logística terrestre, abogando por la red ferroviaria. Está convencido de que el ente que debe administrar los fondos que se recauden de un futuro tributo o canon a la actividad portuaria es la gobernanza regional. Y considera que la principal piedra de tope de las concesiones logísticas 2025 será lo que resulte de un futuro Acuerdo por San Antonio.

-¿Cómo se trabaja desde el GORE en la expansión de los puertos y cómo se ha abordado este tema con las comunidades?

-El proyecto de expansión del puerto de Valparaíso, a propó-

sito del acuerdo que le entregamos al Presidente Boric el año pasado, está avanzando por etapas. Por un lado está el avance de la tramitación ambiental del sitio costanero y, al mismo tiempo, está avanzando la ingeniería de detalle y línea base del muelle de cruce-ro. La extensión de los sitios 1, 2 y 3 y, también, de la explanada de la playa San Mateo. Por otro lado, se está avanzando desde 2024, en la propuesta base de licitación en el Tribunal de la Libre Competencia para tener un mono operador en la próxima licitación. Se está avanzando en el desarrollo del proyecto del Plan estratégico de la zona costera de Valparaíso, que es parte del Acuerdo por Valparaíso, y que tiene distintas fases de participación, donde las comunidades pueden instalar y también validar sueños sobre los 11 kilómetros de la zona costera de la ciudad (...) Siempre hemos dicho, y todo el mundo que me ha escuchado, siempre he dicho que el desarrollo portuario no puede hacerse a expensas de la ciudad, sino que el desarrollo portuario tiene que ser un desa-

rollo sostenible, sustentable, amigable con el medioambiente, que proteja la naturaleza, que proteja el medio ambiente, en el caso particular de San Antonio, que proteja los cuerpos de agua, que proteja la accesibilidad de las personas a las playas. En este sentido, hemos tenido un buen diálogo hasta este minuto con el alcalde que está en ejercicio en San Antonio, con Omar Vera, sabemos del interés que tiene el gobierno central con respecto al puerto de San Antonio. El proyecto de expansión portuaria de San Antonio está avanzando en la tramitación ambiental. Durante el 2025 es clave lo que se pueda avanzar por el acuerdo por San Antonio. Es un propósito que tenemos nosotros como gobierno regional y también con las autoridades locales y que hemos estado trabajando también con las comunidades y con todas las instituciones de San Antonio, especialmente, en el Consejo de Coordinación de la Ciudad Puerto de San Antonio. Vamos a retomar en los primeros días de marzo para darle a la ciudad de San Antonio un acuerdo que

ponga en el centro de cualquier proyecto a la ciudad y sus habitantes.



Voy a jugarme con una fecha: el Parque Barón debería estar listo para su entrega en febrero o marzo del año 2026. Allí también está la bodega Simón Bolívar, que también se está licitando"

-¿Y en el caso de Valparaíso?

-Señalé durante la campaña, que a principios del 2025 iban a comenzar nuevamente las obras del Parque Barón, que ya partieron y que son anhelos complementarios también de la ciudad de Valparaíso, con un espacio público que tiene alta

conectividad con los sectores altos de Valparaíso, Placilla en particular y, a través del metro tren, con toda la zona interior de la región. También tenemos el desarrollo de proyectos para ampliar la cobertura de la línea férrea para pasajeros y de carga del Valle del Aconcagua completo. Voy a jugarme con una fecha: el Parque Barón debería estar listo para su entrega en febrero o marzo del año 2026. Allí también está la bodega Simón Bolívar, que también se está licitando, y que juega un rol bien importante y estratégico a propósito de que Chile hoy día compite solo con Bélgica para poder alojar el BBNJ (Acuerdo sobre la Conservación de la Biodiversidad Marina en Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional) en la ciudad de Valparaíso, porque el BBNJ es el centro internacional de protección de la biodiversidad. Si eso llega a ocurrir, particularmente Valparaíso va a traccionar inversiones, va a traccionar mucha investigación, mucho desarrollo, ya que si lo pudiéramos alojar en la bodega Simón Bolívar, significaría una camada de 170 a 200 profesionales



Ese es uno de mis grandes ámbitos, desde hace mucho tiempo, desde que empezamos a meternos en este tema. Por otro lado, nosotros hemos levantado un observatorio de transporte, de carga y logística de la Región de Valparaíso, con la Universidad Andrés Bello, a través de un Fondo de Innovación para la Competitividad. Hay avances significativos en materia de validación de información, cruces e indicadores y también el diseño de una plataforma que reúna toda la información que se han obtenido de los puertos, de las empresas y también de los servicios públicos asociados a los principales puertos de la región. Este observatorio nos va a estar entregando datos muy valiosos para tomar decisiones en materia pública, sobre todo de logística y de carga.



Es evidente que cuando hablamos de tributos, esos fondos deben quedar anidados en los gobiernos regionales. Tenemos la capacidad suficiente para administrar esos fondos”.

-Está en discusión el pago de un tributo o canon por parte de las empresas para el beneficio de los territorios en los que se instala ¿Está de acuerdo con esto? ¿Han evaluado algún tipo de medida?

-Estuve hace dos días, el martes (28 de enero), en un encuentro de gobernadores regionales con el Presidente Gabriel Boric, en el Palacio de Cerro Castillo. Hay un proyecto de ley que se llama Regiones Más Fuertes (anunciado por el gobierno en abril de 2023) que está en el Congreso. Esa discusión se va a volver a retomar ahora en marzo. El propósito es que las empresas que explotan recursos naturales en nuestras regiones, incluyendo puertos, dejen los tributos en nuestras regiones. El 93% de los recursos que administra el gobierno regional proviene del tesoro público, del erario nacional. Y no hay descentralización fiscal. Por tanto, para nosotros, este proyecto de ley es fundamental. He conversado esto con Luis Eduardo Escobar, presidente de Puerto Valparaíso y

con el presidente del Puerto de San Antonio, y ambos coinciden en que los tributos son una necesidad para nuestra región. Ahora, ¿cuál es el porcentaje de los tributos? Es una discusión. O sea, Santiago jamás va a permitir que se queden todos los tributos en nuestras regiones, por razones obvias. Pero es una discusión. Yo creo que esos son guarismos que hay que ajustar. Pero si tú me preguntas si soy partidario de que queden tributos, absolutamente. Soy el gobernador que más ha insistido en materia de descentralización fiscal de los 16 gobernadores, soy el que más ha insistido en que queden tributos de la actividad portuaria, pero que también queden tributos de la explotación de recursos naturales.

-¿Lo han podido conversar con la alcaldesa de Valparaíso, Camila Nieto?

-Lo hemos conversado tangencialmente, pero la alcaldesa de Valparaíso entiende la importancia de que el puerto de Valparaíso deje tributos en la región. Está de acuerdo. Tanto ella como los anteriores alcaldes todos han hablado de que queden tributos de la región. Fue una de las peticiones que tuvo mayor énfasis en la reunión que tuvimos con el presidente el martes y, por eso también, es que acordamos todos los gobernadores tener una estrategia conjunta con el gobierno central, para que Regiones más fuertes se haga ley a fines del año 2025. Todos coincidimos en que vamos a trabajar intensamente en esto.

-¿Qué ente considera que debería administrar estos fondos? ¿Debe crearse uno?

-Cuando hablamos de descentralización y hablamos de tributo es evidente que esos fondos deben estar anidados en los gobiernos regionales, porque los gobiernos regionales hoy día administramos una cantidad de recursos muy importantes que se ponen a disposición de todos los municipios, de los servicios públicos para cubrir las necesidades más urgentes del territorio en materia de seguridad, vivienda, salud, educación, medioambiente, deporte, cultura. Por lo tanto, los gobiernos regionales tienen las capacidades suficientes para poder administrar esos recursos y dar cuenta en materia del buen uso de los recursos a través de mecanismos de transparencia, a través de mecanismos de probidad, de que los recursos se van a utilizar como la población así lo necesita. ■