

1. La organización: **MOVIMIENTO SOCIAL - SALVEMOS SAN MATEO Y EL BORDE COSTERO** de Playa Ancha. Valparaíso. Chile



2. Título de la afectación : **Ley 20.609/2012** que establece que una **discriminación** es arbitraria cuando se funda en motivos tales como la **situación socioeconómica**. Se entiende por discriminación arbitraria toda distinción, exclusión o restricción que carezca de justificación razonable, efectuada **por agentes del Estado** o particulares, y que cause **privación**, perturbación o amenaza en el ejercicio legítimo **de los derechos fundamentales** establecidos en la Constitución Política de la República o en los tratados internacionales Art. 11°. Pto.2° Letra a (*) sobre derechos humanos ratificados por Chile y que se encuentren vigentes, como es la desaparición de **La Playa San Mateo** para fines industriales y portuarios, tanto privados como estatales.

(*) Art 11° Pto 2do letra a) del PIDESC ONU Resol Asamblea General ONU a/RES/45/94.
“Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente adecuado para su salud y su bienestar.”



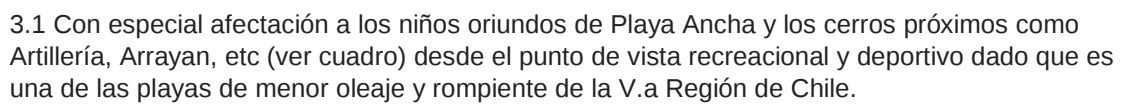
3. Información del tema: La **Ampliación Portuaria** de Valparaíso, inicialmente refrendada políticamente pero de manera -no vinculante- por el 'Acuerdo por Valparaíso' que pretende hacer desaparecer una playa urbana llamada **San Mateo** (Pto n°2, del Acuerdo), área costera contigua a un monumento patrimonial histórico como es **El Fuerte Esmeralda**, primera edificación castrense y militar reconocida como **Monumento Nacional** y que junto a su entorno natural , ósea la playa, que es un **Bien Nacional de Uso Público** y que históricamente da sentido estratégico al emplazamiento del monumento fortificado, conforma un conjunto armónico de alto valor histórico-constructivo y estético junto al **Fuerte Bueras** (hoy Regimiento Silva Palma plenamente vigente de momento que ejecutan en ese

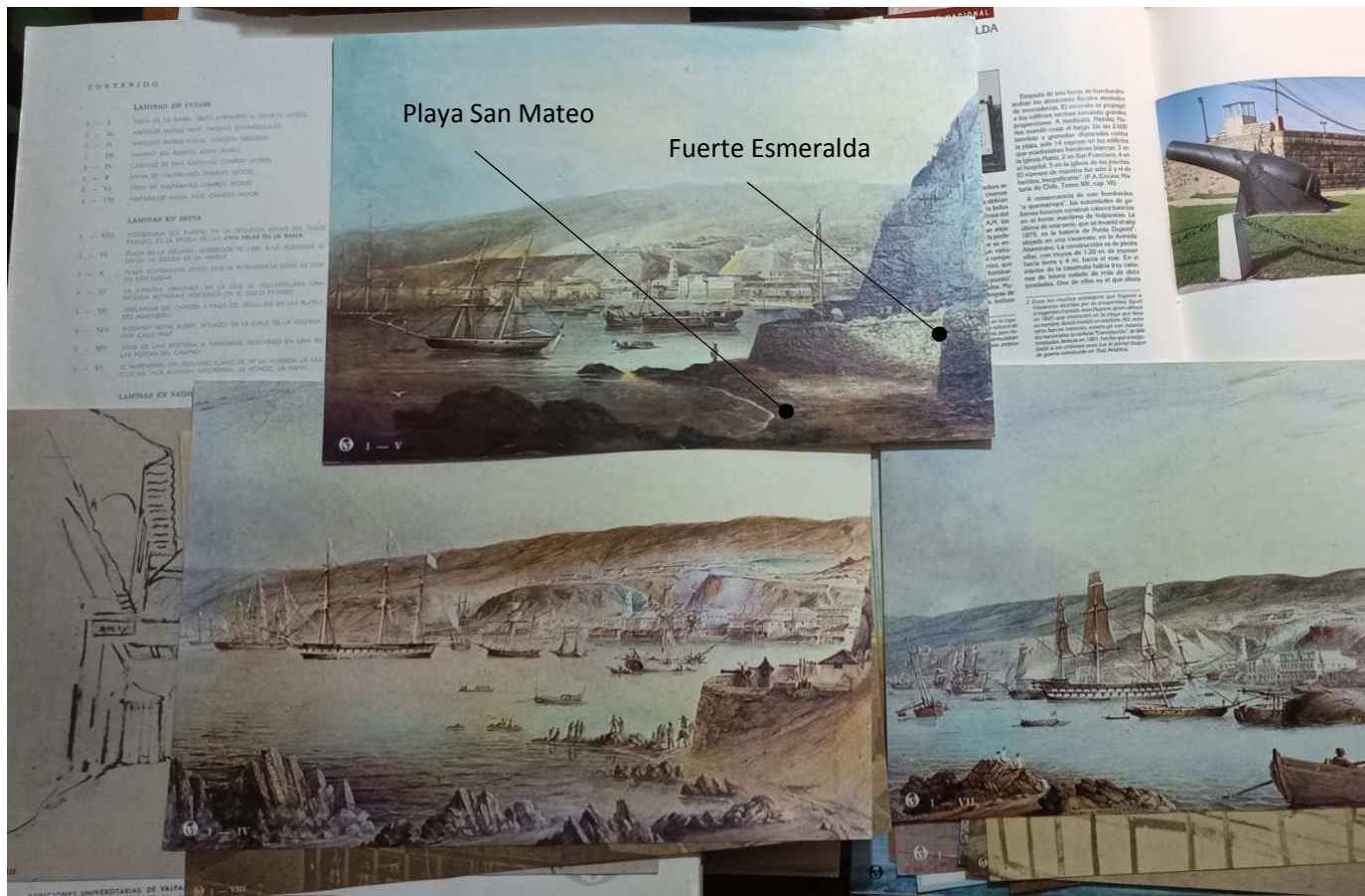
San Antonio

Castillo de San Antonio

Distancias de San Antonio a los demas lugares de la Nueva España

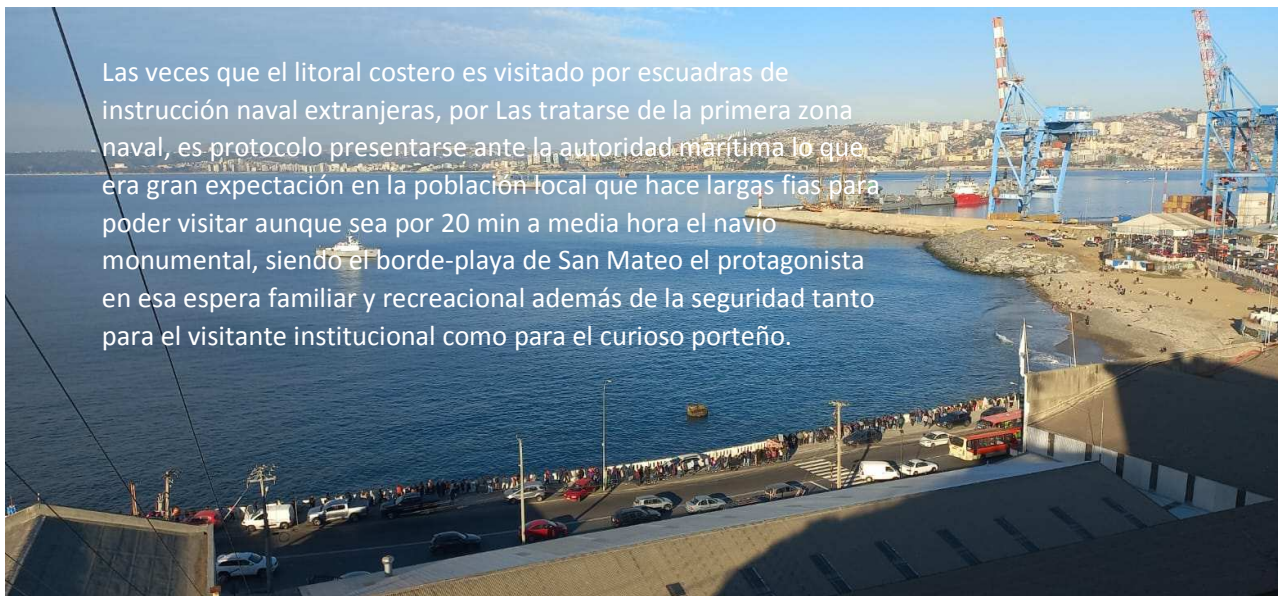
Distancia en leguas	Distancia en millas
10	16
20	32
30	48
40	64
50	80
60	96
70	112
80	128
90	144
100	160
110	176
120	192
130	208
140	224
150	240
160	256
170	272
180	288
190	304
200	320
210	336
220	352
230	368
240	384
250	400
260	416
270	432
280	448
290	464
300	480
310	496
320	512
330	528
340	544
350	560
360	576
370	592
380	608
390	624
400	640
410	656
420	672
430	688
440	704
450	720
460	736
470	752
480	768
490	784
500	800
510	816
520	832
530	848
540	864
550	880
560	896
570	912
580	928
590	944
600	960
610	976
620	992
630	1008
640	1024
650	1040
660	1056
670	1072
680	1088
690	1104
700	1120
710	1136
720	1152
730	1168
740	1184
750	1200
760	1216
770	1232
780	1248
790	1264
800	1280
810	1296
820	1312
830	1328
840	1344
850	1360
860	1376
870	1392
880	1408
890	1424
900	1440
910	1456
920	1472
930	1488
940	1504
950	1520
960	1536
970	1552
980	1568
990	1584
1000	1600





3.3 Se reconocen como especies endémicas el chungungo (nutria de mar- lontra felina 1782) y la ballena Franca (Valparaíso, Poseydrón - Playa Ancha). El Mercurio 26ene25 Chile según la revista Marine Policy es el país con la mayor tasa de mortalidad de ballenas producto de choque con barcos en los últimos 10 años. - El Mercurio 23feb25. La empresa Acústica Marina a través de tecnología hidro-acústica busca mitigar esta amenaza en los ecosistemas marinos. Cada 19/02 el mundo celebra el Día de las Ballenas, pero en Chile es una realidad preocupante dado que lidera este nefasto ranking. La región de Magallanes encabeza la lista con un 21% de los casos, seguida de Los Lagos 18%, Antofagasta 13%, Valparaíso y Coquimbo 8% c/u. La más afectada es la ballena Fin con más de 1/3 de los decesos seguida por la Jorobada y la Azul, ambas en riesgo de extinción. Entre enero de 1972 y septiembre de 2023 se registraron 226 varamientos de grandes ballenas de los cuales el 62% de causa desconocida y el 28% restante asociados a colisiones con barcos. A mayor velocidad y tamaño de la embarcación, mayor es el riesgo de impacto fatal, concluyen los expertos. El 55% de las colisiones ocurren entre enero y mayo cuando las ballenas se alimentan en aguas chilenas.

- Cuál es la evidencia que tiene? puede agregar imagen de la afectación



Las veces que el litoral costero es visitado por escuadras de instrucción naval extranjeras, por las tratarse de la primera zona naval, es protocolo presentarse ante la autoridad marítima lo que era gran expectación en la población local que hace largas filas para poder visitar aunque sea por 20 min a media hora el navío monumental, siendo el borde-playa de San Mateo el protagonista en esa espera familiar y recreacional además de la seguridad tanto para el visitante institucional como para el curioso porteño.

3.4 Limitar el calentamiento global producido en gran parte por los gases -CO₂- como **efecto invernadero es tarea también del sector industrial portuario y militar.**

3.4.1. Art El Mercurio 20abr24. Plan para bajar **huella de carbono** -CO₂- impulsado por CChC, Corfo y PUCV Ingeniería de Construcción y Transporte busca capacitar profesionales de empresas locales y avanzar hacia una industria más sostenible en el tiempo, optimizando la utilización de materiales, como así disminuir el uso de energía y otras externalidades negativas. Introduciendo nuevas técnicas en los procesos constructivos y de diseño industrial para una mayor productividad. El Mercurio 27jul24. Millonaria **compra de edificio destruido** del que sólo queda la fachada de sup. 640 [m²] de valor promedio **17.689 UF -CLP670 MM-** para su reutilizo y redestinación (es un ejemplo de la aplicación de ese plan). El Mercurio 17nov24. Bakú-Azerbaiyán **COP29 Conferencia de las Naciones Unidas sobre cambio climático 2024**. (1) 'Este año corresponde, entre otras tareas, el establecimiento de una nueva meta de financiamiento, desde los países desarrollados hacia los países en desarrollo.' En el acuerdo de París **COP21** en 2016 se estableció limitar el calentamiento global producido en gran parte por los gases -CO₂- con **efecto invernadero** a un máximo recomendable de 1,5°C respecto a la era pre-industrial, firmado por 195 países y hoy son 198 entre los que se encuentra Chile con su -MMB- Ministerio del Medio Ambiente. Chile ha participado activamente en las discusiones promoviendo que la meta sea más ambiciosa en cuanto a cifras y el monitoreo o seguimiento de los acuerdos en las anteriores COP en materias como **transición energética, electromovilidad, reforestación, transición justa y adaptación o transferencia tecnológica**. La **COP25** en 2019 debió trasladarse a Madrid SP -España- debido al estallido social en Chile no obstante se enfatizó en la importancia de establecer acciones concretas para la **protección del medioambiente marino**. La Universidad de Talca - Instituto de Química de Recursos Naturales- presenta proyecto nano tecnológico - llamado *fotocatálisis*- para transformar y degradar la contaminación de las aguas y que apunta a la limpieza de aguas costeras utilizando el recurso sol para mitigar el efecto o impacto ambiental de ciertos contaminantes como cosméticos, productos farmacéuticos, fertilizantes, pesticidas y artículos de limpieza (en su mayoría - importados- en Chile). El Mercurio 22dic24. Desde hace 30 años y con origen en el *Protocolo de Kioto* opera el Mecanismo de Desarrollo Limpio -MDL- a través de su Art.12° busca que los países desarrollados cumplan sus compromisos de reducción de emisiones de **Gases de Efecto Invernadero** -GEI- invirtiendo en proyectos de reducción de emisiones en países en desarrollo que emiten certificados de carbono. A cambio los países desarrollados reciben **Certificados de Reducción de Emisiones** -CERs- y cumplir sus metas. En Chile comenzó a operar oficialmente en 2007 y se han transado gran cantidad de **CERs** 'hoy en día la modalidad del mercado de transacción de emisiones bajo el MDL, conocida como *bonos de carbono* no está operativa, dado que la mayoría de los países tienen compromisos vinculantes de reducción de emisiones de **gases de efecto invernadero GEI**. El Art.6° del *Acuerdo de París* permite que países con compromisos de reducción de emisiones de GEI compren o vendan 'créditos de carbono' para cumplir las metas y les facilite a aquellos que tienen más dificultades para reducir sus emisiones flexibilizando conseguir esas reducciones fuera de su territorio. Un crédito de carbono representa 1a. [Ton] métrica de emisiones evitadas, reducidas o eliminadas de la atmósfera. Promotores son los proyectos de **reforestación** (1) en países en desarrollo y empresas compran estos créditos y les permite afirmar que han reducido sus emisiones. En 2023 según datos del Banco Mundial Chile emitió cerca de 4 MM de créditos de reducción de emisiones cerca del **1%** del total de créditos emitidos a escala global (1). En el caso de Chile es factible la venta de reducciones **GEI** pero no aporta mayormente para cumplir los compromisos nacionales. Chile se ha comprometido a cumplir la meta de 1.100 MM [tCO₂e] pero ya se vislumbra su 'fracaso' el 2030 por un excedente del 5%, en parte debido a las emisiones durante el período 2020-2030 ya que hasta ahora las emisiones han superado las proyecciones oficiales consideradas en el *Compromiso Nacional Determinado (NDC)* y las medidas de mitigación definidas para sustentar dicho compromiso no han tenido el desempeño esperado. Se ha detectado los sectores de la industria que generan mayor contaminación a nivel mundial. Chile debe 'acelerar' la

implementación de medidas de mitigación especialmente en sectores como el transporte, la industria, la minería, el comercio y la vivienda donde no se han observado avances significativos en la adopción de tecnologías limpias para enfrentar ese 'crecimiento'. El Mercurio 19oct24. (Ministro de Hacienda Mario Marcel). Art. El Mercurio 24feb25. Puerto Valparaíso anota crecimiento de 35,7% en transferencia de carga en enero. En cuanto al movimiento de contenedores se registró un alza de 24,2% respecto al mismo mes año anterior.

2024 es el primer año de funcionamiento del Sistema de Compensación de Emisiones del Impuesto Verde y se lograron compensar 300 mil [Ton] de gases de efecto invernadero. Ahora marzo 2025 se sabrá la proyección GEI para este año. En la región Valparaíso, los sectores más emisores de GEI son la generación eléctrica -casi el **50%**-, el transporte y la industria (en último lugar). En el transporte el desafío es mayor ya que las emisiones son de volumen importante y las medidas de mitigación costo-efectivas 'no están muy a la mano'. (Osea hay presiones para no invertir, porque es mal negocio al corto plazo). Por lo que en la región no ha habido grandes avances en electro-movilidad y la transición energética en el sector marítimo aún es un tema no resuelto. Un economía baja en carbono exige Planes Sectoriales de Mitigación y Adaptación donde establecer nuevas medidas de mitigación más efectivas al corto plazo -emisión de GEI ahora-. más de 50 empresas en el país (equivalentes a 1/3 del total de emisiones) están gravadas con el Impuesto Verde y desarrollan proyectos (más de 80) habilitados para ser parte del Sistema de Compensación de Emisiones CERs y GEI.

3.4.2 . Art. El Mercurio 16feb25. EPV registra alza de 2,4% en la transferencia de carga durante 2004. TPS y TPV movilizan 8,432 [MM Ton] de las cuales exportación es 4,11 [MM Ton] con incremento del 6% en relación a 2023 e importación es 3,63 [MM Ton] con disminución de un 4,7% respecto al año anterior. Carga fraccionada 1,29 [MM Ton] lo que evidencia la logística 'deficiente' de revisión aduanera (El Mercurio 19oct24) por falta de dotación Art. El Mercurio 19ene25. Carencia de medios idóneos para fiscalización, falta de personal que desde 1996 no modifica su planta funcionaria y que Ley 21.713 viene a incrementar la dotación total a 1.616 cupos. No obstante el Dcto. 1114 para concesiones de puertos que enfatiza la transparencia en los procesos y que refleja carencias en materia de infraestructura respecto a los privados en materia de fiscalización y revisiones, como son los andenes de revisión y donde agentes de comercio exterior no cooperan en el tránsito de mercancías. Art. El Mercurio 07dic24. Se requieren una infraestructura portuaria basada en una logística de trenes y economía de commodities metálicos y no metálicos, incorporar nuevos territorios a la producción nacional orientados a la exportación para lo que es necesario aumentar el gasto público como inversión y ese rol debe asumirlo el Estado. Art. El Mercurio 25ago24. Mejorar la inteligencia aduanera para mantener los niveles de precios en el comercio exterior, conectividad de los caminos fuera de las ciudades, capacitación logística y aumento de transferencia hacia el lado Atlántico (Paso Los Libertadores copado por la carga que entra desde Argentina y Brasil) y se cierra por un lapso de 3 meses todos los años. SOFOFA propone externalizar las revisiones aduaneras osea que un tercero realice la fiscalización, lo que no ocurre y la documentación recae en agentes de aduana y ya hay alta participación del sector privado en la tramitación lo que no necesariamente evita los atrasos o aforos. El análisis de los manifiestos, de toda la información y su manejo es lo que hay que mejorar con implementación de IA con fiscalización previa a la llegada de mercancía porque el aforo (revisión física) es del 10% de la carga y es muy bajo. Art.El Mercurio 28jul24 Inteligencia global, trazabilidad de la carga y un plan estratégico de renovación tecnológica. En 2024 se sumaron 11 equipos nuevos de revisión y la meta es escanear el 100% de la carga de los contenedores. "Un escaner de contenedores puede costar USD\$60mil/mes pero la persona que lo maneja debe ser de confianza." Art. El Mercurio 26may24. Los puertos 4.0 osea asistidos por IA se denominan Puertos Inteligentes y son donde esa tecnología interviene 5 áreas: la gestión de la demanda, la optimización de la ruta (osea contar con alternativas), el proceso portuario, la gestión de flota, y la seguridad o gestión del riesgo. Un puerto digital establece perímetros virtuales para proteger la carga, advertir interacciones hombre-máquina, reconocer cargas peligrosas o ilegales, operar vehículos, grúas y terminales automatizados autónomos desde un centro de control. La implementación de puertos inteligentes se basa en una estrategia sostenible a largo plazo que incluye proyectos de corto plazo que se adaptan al cambio disminuyendo brechas para lograr objetivos de optimización de rendimiento. Art. El Mercurio 16nov24. Se enfatiza en la dependencia de Chile especialmente de las importaciones por lo que se requiere avanzar en obras que potencien el corredor bioceánico, la sostenibilidad, la modernización y eficiencia energética. Art. El Mercurio 23nov24. Las Exportaciones del sector silvoagropecuario en Valparaíso hacen un total de USD\$69,5[MM] registrando un aumento del 35,5% en relación al año pasado. Del total nacional exportador sólo durante setiembre es de USD\$553,7[MM] con incremento del 2,2% anual, de los cuales USD\$377,2[MM] corresponden al sector minero pero que evidencia una caída del 2,9%. Las exportaciones de la región al 3er trimestre 2024 acumulan un total de USD\$5.043[MM] con incremento del 4,6% en relación al mismo período 2023. El destino principal durante ese mes es China con USD\$189,2[MM] y representa el 34,2% del total de exportaciones y Asia el 52,5%. Art. El Mercurio 16feb25. Se reciben 6 ofertas para el tren Santiago-Valparaíso con fondos BID y el costo es de USD\$1.320[MM] (Quinta Normal-El Salto) que contempla además marco jurídico, ingeniería, expropiaciones, participación ciudadana, impacto ambiental, modelo de negocio y riesgos, con criterios de sostenibilidad, eficiencia y viabilidad económica.

3.4.3 . Art. El Mercurio 17jul24. Observaciones SEIA Extracto Resolución TCVAL ocupan toda una página donde la mayoría se refieren a la obstrucción de vistas desde miradores que señala. Extensión de plazo de un año para la respuesta por parte de EPV -hasta el 03dic25-. Art. Diario La Quinta 10feb25. 2º Tribunal Ambiental anula parcialmente la RCA 39/2018 -Resolución de Calificación Ambiental- aprobada en 2018 para el proyecto *Terminal Cerros de Valparaíso* -TCVAL- por vicios de legalidad toda vez que no presta la debida consideración a las observaciones ciudadanas sobre la alteración de los sistemas sostenibles y de vida de los pescadores con la eliminación de *La Caleta Sudamericana* y el consiguiente impacto en el paisaje y patrimonio cultural. Por lo tanto la evaluación ambiental requerirá un nuevo Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones -ICSARA- que se enfoque específicamente en los impactos mencionados, por lo que debe obtener una RCA complementaria. A esto se suma una denuncia en la Contraloría interpuesta por *Fundación Defendamos la Ciudad* que cuestiona la validez del Acuerdo por Valparaíso. Art. El

Mercurio 27oct24. Así la tramitación ambiental cumple 10 años sin luz verde (Art. El Mercurio 21set24) para el T2 y se alude a la permisología como principal obstáculo para que el proyecto **Expansión Terminal Dos** ingresado a tramitación de **Estudio de Impacto Ambiental** por la filial OHL TCVAL el 23set14; no obstante la salida del concesionario y asumiendo EPV la titularidad. Según la Cámara Aduanera este retraso es un efecto negativo de la permisología lo que justifica un equipo humano especial para ajustar la normativa aplicada -lo que debiera contar con la aprobación del senado- para los proyectos de **infraestructura estratégica (*)** -como lo es la **Ampliación Portuaria de Valparaíso**- y tengan una **tramitación efectivamente simplificada**, no obstante habiéndose opuesto tanto el alcalde como el gobernador en su momento a la iniciativa. (¿ampliación anti-democrática?). La Cámara Regional de Comercio -CRCP- y el transporte terrestre (Dueños de Camiones -Fedequinta-) apoyan la expansión portuaria argumentando que son cerca de **CLP\$900 mil** pesos los que ingresan a la región por cada contenedor. La Cámara de la Construcción - CChC- se suma a la manifestación de urgencia de la implementación en lo económico, social y ambiental de una política portuaria que destrabe los proyectos en base a objetivos nacionales -que impactan el PIB-. (El Mercurio 03dic25) EPV requiere actualizar la **línea de base ambiental** de su proyecto por lo que solicitó al Servicio de Evaluación Ambiental -SEA- ampliación de plazo de un año, **hasta el 03dic25**, para responder a las más de **80 observaciones ciudadanas** y de servicios públicos en materia de **turismo** (Art. El Mercurio 27set24), de **emisiones atmosféricas, de ruido, de vibraciones, del medio humano y paisaje**, **además de** fortalecer los antecedentes **patrimoniales** de las obras y medidas urbanas a implementar, lo que espera resolver antes de la fecha estipulada de extensión.

(*) Política-Nacional-de-Uso-del-Borde Costero (enlace https://www.ssffaa.cl/indexb6c8.html?page_id=2363)

4. Hay un trasfondo armamentista en la Operación Portuaria-Industrial Playa San Mateo de parte de la Armada de Chile, o sea un **incentivo perverso**, porque la Primera Zona Naval está -dejando hacer- porque tiene interés de desarrollar su planta de ASMAR en Av Altamirano, y es la asignación de presupuesto de parte del estado en equipamiento náutico que por primera vez se está aprobando en caso de que Chile sea sede de la Secretaría del Acuerdo de Conservación y Uso Sostenible de la Biodiversidad Marina más allá de las Jurisdicciones Nacionales (BBNJ por sus siglas en inglés).

Compatriotas, miremos y proyectémonos en nuestro mar

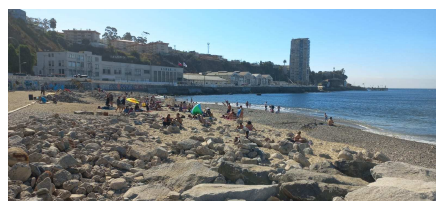
JUAN ANTONIO LA MAZA LARRAIN
ALFABET
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA DE CHILE

59 años al Servicio de la Formación Profesional Marítima en Chile
Tradición y excelencia en la formación profesional marítima.

Saluda a la ARMADA DE CHILE
suventureros de los valores
patrimoniales, en el 146 aniversario
de sus GLORIAS NAVALES

Escuela de Tripulantes y Portuarios de Valparaíso
Una escuela que navega hacia el mañana
Clave 615 - Fono: 32 2131409 - Valparaíso
www.escueladetriplantes.cl

EL MERCURIO
• Director El Mercurio de Valparaíso: Carlos Vergara E. • Editor: Rafael Valle M. • Periodistas: Marcela Maculán C. y Rodrigo González M.
• Oficina: Espino de Santa Comba • Contacto comercial: Francis Galindo A. • Teléfono: +569 88021440 • E-mail: francis.galindo@mercuriovalpo.cl
• Dirección: Corrala 1002, Valparaíso. • Representante legal: Christian Vergara S. • Proprietario e Impresor: El Mercurio de Valparaíso S.A.P.



5. Cifras económicas de la rentabilidad del transporte marítimo.

Art. El Mercurio 25ago24. Las utilidades de CSAV alcanzan USD\$28,8[MM] en el 2º trimestre de 2024. La utilidad antes de impuestos es USD\$135,6[MM] y los tributos USD\$106,9[MM] por distribución de dividendos desde Alemania. Hapag-Lloyd aportó USD\$230,2[MM] durante el 1er semestre y los impuestos fueron USD\$337,4[MM] lo que representó una pérdida neta de USD\$130,3[MM] para CSAV debido a que en mayo 2024 se pagó dividendos por más de USD\$1.140[MM]. El 2º trimestre registra una clara mejora respecto al 1ro. explicado por la escasez de barcos generada por la crisis de seguridad del Mar Rojo. Hapag-Lloyd -naviera en la que CSAV detenta el 30% de la propiedad- registra en el 1er. semestre 2024 un EBITDA de USD\$1.969[MM] y un EBIT de USD\$879[MM] y utilidades de USD\$791. Las proyecciones para 2024 son un EBITDA USD\$3.500 a 4.600[MM] y un EBIT de USD\$1.300 a 2.400 [MM] con un alto grado de incertidumbre dado a la volatilidad de las tarifas de fletes impactadas por la situación geopolítica mundial. En Mayo 2024 CSAV pagó USD\$20,17 por acción como dividendo lo que equivalen a USD\$1.140[MM] y Feller Rate elevó desde BBB+ a A- la clasificación de solvencia -y líneas- a Hapag-Lloyd dado el alto reparto de dividendos en los últimos 3 años y el pre-pago completo de la deuda de CSAV.

Art El Mercurio 28ene25. La multinacional Ian Taylor movilizó durante 2024 un total de 478.799 containers de los cuales 237.207 importados y 241.592 exportados en un total de **540 naves**. Sólo en diciembre de 2024 movilizó 45.518 containers de los cuales 20.973 importados y 24.545 exportados.

Art. El Mercurio 26ene25. PCS -Port Community Sistem - SilogPort 3.0 fué actualizado para reducir los tiempos de espera y tránsito lo que permitió un flujo constante de operaciones y consolidó a Valparaíso como puerto estratégico para Chile debido a sus aguas abrigadas manteniendo una alta disponibilidad marítima en los frentes de atraque. EPV - Empresa Portuaria Valparaíso- impulsa un **Plan Estratégico para la Zona Costera de Valparaíso PEZC** que nace del *Acuerdo por Valparaíso* del 27oct24 que propende el diseño (sólo 11 Km) y desarrollo de un plan de **intervención global** del Borde Costero Urbano y como hoja de ruta para las intervenciones para convertir el borde en motor de desarrollo através de las siguientes 4 componentes: **Acceso al mar, regeneración urbana, infraestructura productiva-portuaria y movilidad en el espacio público**. Un diagnóstico técnico y la priorización de proyectos - por financiar- que promueven el uso sostenible y eficiente alineado con las expectativas de todas las partes interesadas y que culmina el 1er semestre de 2025. El **PEZC** cuenta con la colaboración activa del gobierno regional, el municipio, organismos del gobierno central y en sus **términos de referencia** contó con la colaboración del **Consejo de Coordinación de Ciudad Puerto de Valparaíso** para así asegurar que las propuestas de este plan se integren a las políticas públicas. La prioridad de este plan es posicionar a Valparaíso como un puerto eficiente, sostenible y competitivo a nivel internacional en un contexto de creciente **competencia** regional para lo cual se hace necesario el fortalecimiento del **transporte ferroviario** que es prioritario para potenciar el tráfico portuario, reduciendo la congestión vial y mejorando tanto la sostenibilidad ambiental como la competitividad y así alinearse logísticamente con Los Andes, San Antonio y Quintero. Esto preparará el puerto para manejar mayores volúmenes de carga.

6. Alcances en los instrumentos reguladores locales

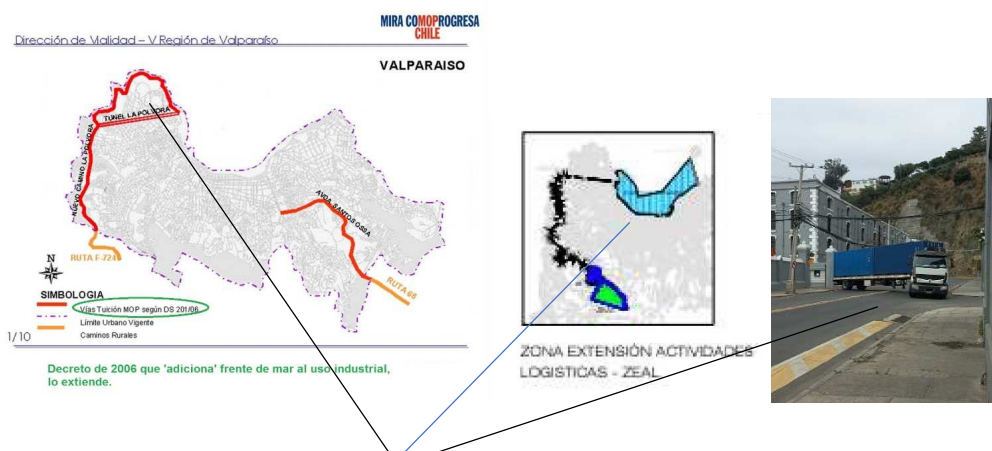
El Plano Intercomunal es una regulación para el equilibrio socio-económico regional. Un plano progresivo como lo es la **Declaratoria Zonas de Amortiguación Playa Ancha Norte** 2001-2007 donde se incorpora finalmente la totalidad de Av. Altamirano hasta la línea de playa (alta-baja marea). Si la ampliación portuaria trae como consecuencia un aumento del **CCI** en el puerto, la baja empleabilidad del factor edad y la pérdida de territorio económicamente rentable y valioso en primera línea como es la playa o borde costero, recurso urbano escaso en Valparaíso que factibiliza precisamente puestos de trabajo de menor especialización laboral para trabajadores independientemente del factor edad, se presume el insumo -borde mar o playa- un factor

compensante de la re-ingeniería portuaria, por lo que disminuir dicho componente urbano y económico representa aumentar el riesgo de dispersión salarial y con ello disminuir la movilidad social intergeneracional porteña, por lo que se considera contraproducente, teniendo en cuenta los parámetros que exponen los expertos Andrés y Doménech en 2020.

(1) **Normativa Contenedores en Zona Primaria.** La Ordenanza de Aduanas define “zona primaria” en su Artículo 2, n°5 y establece el protocolo que usa el Servicio Nacional de Aduana (SNA) para cargar, descargar, revisar, importar, exportar, transitar, transbordar, cabo tajar o cualquier otra operación aduanera de mercancías o commodities metálicos y no metálicos en el litoral costero. El **DFL 30 de 13abr1983** es la ley que le da atribuciones. El Dcto. Exto N°111 del 07dic2004 del Ministerio de Defensa entrega la tuición del polígono -específicamente- individualizado a la Armada sobre la Playa San Mateo para efectos de instrucción y prácticas. Si la nueva Ley de Costas -en trámite en el congreso- entrega la administración del litoral al Ministerio de Bienes Nacionales, el Decreto Exto. N°111/04 quedará sin efecto y podría ser revocado porque hasta que así no sea, esa tuición sigue en manos de la Subsecretaría de Defensa. Entonces La Aduana podrá acopiar contenedores en la Playa San Mateo a beneficio del operador portuario y ese suelo dejará de ser usufruible por la comunidad porteña, de libre acceso no obstante tenga la categoría de Bien Nacional de Uso Público.

7. ¿ Qué está provocando dicha afectación? Cuáles son las consecuencias

Esta situación de ocupación indebida del Borde Costero para Uso Industrial se remonta al año 2006 cuando se autorizó al Ministerio de Obras Públicas a hacer uso del tradicional paseo costero Av Altamirano para flujo de camiones de carga provenientes del puerto y que por razones de seguridad no pudieran desplazarse por el túnel acceso sur La Pólvara. Lo que a su vez también contravino las disposiciones del Plano regulador comunal ara la caracterización de esa vía.



Se produce una estrangulación del uso industrial, para un borde costero de uso habitacional urbano a contar del año 2006. Esto es que entre playas y balnearios de esparcimiento con niño en traje de baño atravesando el paseo costero, es interrumpido por el paso de camiones de 3 ejes y 40 Ton.

8. Recomendación

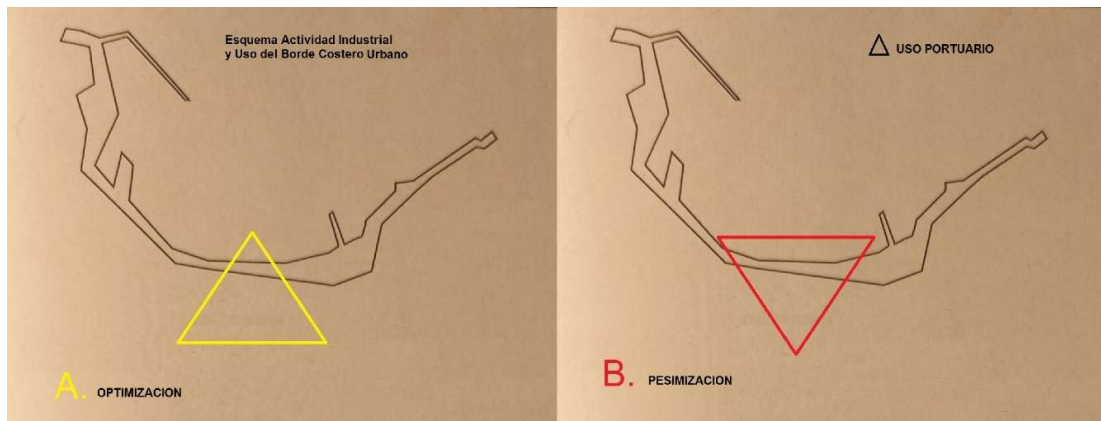
Los parámetros ambientales y el respeto a la biodiversidad hacen -insostenible- el funcionamiento de los puertos en los centros urbanos costeros del siglo pasado. O se reformulan energéticamente de-carbonizándose y monitorean sus emisiones para reducir su afectación al entorno entrópico y natural inmediato, o se de-localizan con los consiguientes costos que eso implica, pero que un Estado comprometido con esos valores necesariamente debe asumir. Esto último libera y separa las ciudades-puerto, ósea o se hace ciudad o se hace industria, pero aunque persevere ese último objetivo, los estándares

ambientales que mitigan el cambio climático de la Agenda 2030 reducen su impacto al mínimo -entiéndase extensión- en los bordes costeros en todo el planeta. (*) ver Esquema conceptual del Uso Industrial y Portuario en Borde Costero Urbano

Por lo tanto, el Acuerdo por Valparaíso implementado entre 'gallos y medianoche' viene a ser como el último estertor de una clase operaria o modo de hacer las cosas, avasalladora e implacable, que en el nuevo siglo ya no tiene cabida, como tampoco el crecimiento económico a ultranza y sin contemplaciones.

Los Chicago Boys que aún continúan testarudamente persistiendo en ese modus operandi se están encontrando con la férrea oposición de un ciudadano Smart que exige 'ganarse el pan de cada día' sin tener que hipotecar el futuro de sus hijos.

Esquema conceptual del Uso Industrial y Portuario en Borde Costero Urbano



El triángulo amarillo simboliza la optimización del uso industrial de la franja costera urbana, reduciendo al máximo su frente de irrupción costera, minimizando así su impacto en el eco-sistema marino.

El triángulo rojo invertido hacia la franja costera, empeora el acceso del ciudadano urbano al litoral y conlleva un mayor gasto de fiscalización e impacto de la actividad industrial en el eco-sistema costero.

9. Dónde ocurre la afectación? a quienes está afectando?

Las Fuerzas Armadas funcionando como empresa, ¿está permitido por la Constitución Chilena?



Construcción del buque multipropósito alcanza un 40% de avance

El proyecto Escotillón IV se enmarca en el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval, iniciativa clave para la modernización de la industria naval chilena y el fortalecimiento de la capacidad estratégica del país

La Armada de Chile se centró desde 2018 en formular un Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCN) que permitiera satisfacer todos los requerimientos de unidades que necesita Chile, junto con perpetuar y maximizar los beneficios asociados al desarrollo y consolidación de la industria de construcción naval en suelo nacional, esfuerzos que hoy se materializan en la firma de una Política Nacional de Construcción Naval que recoge y confirma los beneficios de su desarrollo y la ejecución de un proyecto clave para transitar a la futura construcción de buques complejos de combate (plataformas 115, registra un avance de un 78% de avance en el armado de bloques en grada y un 40% de avance total, y se proyecta su botadura al mar en 2026, para entrar en servicio al año siguiente.

El programa está dividido en tres fases, con la construcción de cuatro buques de transporte multipropósito. En la primera se tiene considerado reemplazar el Transporte "Aguilón", posteriormente sustituir las actuales barcasas "Rancagua" y "Chacabuco", y, finalmente, el buque multipropósito "Sargento Aldea".

La fase uno considera la fabricación de dos buques, con una inversión cercana a los US\$400 millones y un contrato firmado en agosto de 2022. El inicio de la construcción del segundo buque está programada para junio de 2025, con entrega estimada para 2030, mientras la segunda y tercera fase contemplan la construcción de otros dos nuevos adicionales.

A la fecha, la primera nave, denominada Plataforma 115, registra un avance de un 78% de avance en el armado de bloques en grada y un 40% de avance total, y se proyecta su botadura al mar en 2026, para entrar en servicio al año siguiente.

Sobre este proceso, el jefe de proyecto de la Plataforma 115 de los Astilleros y Maestranas de la Armada (ASMA) Talcahuano, capitán de Corbeta Sebastián López, destaca que "hemos instalado equipos principales como motores y generadores, y en paralelo trabajamos en la incorporación de componentes menores. También se están haciendo los trabajos de outfitting a bordo del buque para luego comenzar con la instalación de la habitabilidad, paneles, abalacón, piso y mobiliario".

En paralelo, la Ingeniería de detalle del proyecto presenta un avance significativo, restando solo tres zonas por revisar y aprobar. Este proceso, desarrollado en conjunto por la Dirección de Programas, Investigación y Desarrollo de la Armada (DIPIDA) y el Departamento de Construcción Naval de ASMAR, resulta fundamental para asegurar que cada espacio, sistema, componente y sección del buque

esté correctamente integrado y cumpla con los más altos estándares de calidad y eficiencia.

Plataforma 116
Mirando hacia el futuro, se espera que durante este año se realice el corte de plancha para la construcción del segundo buque, la Plataforma 116. Este hito marcará el inicio formal de la construcción de la segunda unidad, asegurando la continuidad y el cumplimiento del cronograma establecido para el Proyecto Escotillón IV.

"Un aspecto destacado de estas nuevas unidades es su configuración de maquinaria híbrida, diseñada para ser más eficiente, lo que implica que a la vez son buques más respetuosos con el medio ambiente. Esta característica no solo optimiza el rendimiento operativo, sino que también refleja el compromiso de la Armada con la sostenibilidad y la protección del entorno marítimo", señala el

capitán de Corbeta Luis Ovalle, jefe de proyecto de la Plataforma 116 de DIPIDA. Las nuevas unidades destacan por su versatilidad y capacidades operativas. Entre sus especificaciones técnicas cuenta con un desplazamiento aproximado de 8 mil toneladas, eslora de 110 metros, manga de 21,4 metros, capacidad para transportar hasta 250 efectivos y una autonomía de 7 mil millas náuticas. Con estas características, los buques podrán desempeñar un rol clave en el transporte estratégico militar y operaciones anfibias.

Además del fortalecimiento de la Armada de Chile, el Proyecto Escotillón IV es prueba de los beneficios del PNCN en el desarrollo del sector naval y la economía regional. La iniciativa supone una importante inversión en tecnología, infraestructura y generación de empleo, consolidando a ASMAR como un actor clave en la construcción naval chilena.

10. ¿Cuál es la solución para este caso? ¿qué organismo debería solucionar el tema?

Derogar Decretos abusivos que otorgan potestad a las Fuerzas Armadas sin mayor discusión en el parlamento, gestión orientada a entregar al Ministerio de Bienes Nacionales (el mismo dueño de las Áreas Verdes en Chile, in-desafectables) la administración del litoral.

<https://www.bienesnacionales.cl/gobierno-presenta-indicaciones-a-pdl-de-concesiones-maritimas-que-traspasa-su-administracion-al-ministerio-de-bienes-nacionales/>