



Ciudades Puerto van por un royalty portuario: “La actividad no está aislada de la comunidad”

Posted on Junio 28, 2026

La organización, liderada por el alcalde de Coquimbo, Alí Manouchehri, busca impulsar una reforma legislativa para que el impacto de la actividad logística sea retribuido directamente a las comunidades locales.

La propuesta de crear un royalty portuario se consolidó como la principal prioridad del nuevo directorio de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Bordo Costero de Chile (ANCPCH). La mesa directiva, encabezada por el alcalde de Coquimbo, Alí Manouchehri, y el alcalde de San Antonio, Omar Vera, plantea que los impactos urbanos y viales que genera la actividad portuaria y logística deben ser retribuidos económicamente para proteger y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El impacto local del comercio exterior

El presidente de la ANCPCH, Alí Manouchehri, detalló los argumentos detrás de esta ofensiva legislativa, recordando que más del 90% del comercio exterior chileno se transfiere por vía marítima, movilizand una circulación superior a las 115 millones de toneladas. Esta gigantesca operación satura las redes viales urbanas mediante el transporte de carga pesada.

“En Coquimbo, por ejemplo, el Terminal Puerto Coquimbo informó que durante el 2025 transitaban más de 25.000 camiones por la ciudad en el marco de su operación”, ejemplificó la autoridad, añadiendo que esta realidad daña la infraestructura vial y afecta directamente el día a día de las personas. Por ello, argumentó que un royalty permitiría “invertir en mejorar esa calidad de vida”, consignó el portal portuario.

Modernización institucional: Una ley con 20 años de desfase

Para la asociación, el royalty es solo una parte de una reforma mucho más profunda. Manouchehri enfatizó la necesidad urgente de actualizar la Ley de Puertos, la cual lleva casi dos décadas de vigencia sin modificaciones.

Ante el avance del sector, la ANCPCH propone:

- **Creación de una nueva institucionalidad:** Impulsar una Dirección Nacional o una Subsecretaría que unifique la realidad portuaria del país.
- **Modelo de “Puerto-Ciudad”:** Adoptar estándares internacionales inspirados en los *smart ports* (puertos inteligentes) para que la actividad comercial conviva armónicamente con los ciudadanos.
- **Sostenibilidad y RSE:** Fortalecer la responsabilidad social empresarial y mitigar los impactos ambientales mediante el uso de energías limpias e inteligencia artificial.

Expansión e inclusión en los directorios

La asociación también fijó su postura frente a los macroproyectos de expansión portuaria en **Valparaíso y San Antonio**. Si bien reconocen el desafío país de ampliar la capacidad de transferencia de carga, advierten que el crecimiento debe ser coherente con el entorno.

Como solución, los alcaldes de las comunas portuarias exigen un espacio vinculante en la gobernanza de las empresas estatales.

- **Participación en directorios:** La ANCPCH demanda que los alcaldes se sienten formalmente en las mesas de los directorios de las empresas portuarias.
- **Diálogo comunitario:** Establecer canales abiertos con las comunidades para resolver de manera conjunta las ampliaciones de infraestructura sin vulnerar el bienestar local.

Desafío Sectorial	Propuesta de la ANCPCH
Saturación vial y urbana	Implementación de un Royalty Portuario local.
Gobernanza centralizada	Inclusión de alcaldes en directorios portuarios.
Desfase legislativo	Crear una Subsecretaría o Dirección Nacional de Puertos.
Impacto medioambiental	Transición hacia <i>Smart Ports</i> y uso de IA.

Finalmente, Manouchehri recalcó la unidad de los 10 alcaldes que componen transversalmente la asociación, asegurando que actúan bajo una sola voz para exigir un Plan de Logística Portuaria nacional. *“El desarrollo económico beneficia a todos cuando es sostenible y equilibrado con el territorio. La actividad de los puertos no está aislada de la comunidad donde ejerce sus funciones”,* concluyó.