

MARCO GUTIÉRREZ V.

Condiciones climáticas adversas, principalmente oleajes fuertes, han sido un dolor de cabeza para las operaciones del puerto de San Antonio, el mayor terminal marítimo del país. A raíz de esa causa, entre 2013 y 2023, en los meses de enero a julio de esos años, el recinto estuvo en promedio un total de 18 días cerrado.

En igual periodo de 2024, esa cifra se redujo a 15 días. La mejora responde al impacto de una serie de medidas que se están adoptando en ese terminal, que tienen relación con implementación de tecnologías, gestión de información entre los actores portuarios y el visto bueno de la Armada para que el recinto funcione con olas de mayor tamaño. Esto último, quiere intensificarlo el puerto para seguir bajando los cierres.

### Medidas

El gerente general de la estatal Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), Ramón Castañeda, prefiere contar en horas y no en días el tiempo de los cierres, ya que —precisa— en ocasiones hay episodios cortos y otros largos. Así, explica, en los 10 años previos, el recinto estuvo un promedio de 433 horas cerrado por oleaje entre enero y julio, con 89% de disponibilidad. En tanto, durante este ejercicio suman 360 horas sin funcionar, con 93% del tiempo disponible.

Castañeda —exgerente general de Enel Distribución y Transmisión Chile— comenta que en los últimos años han mejorado la gestión de la información en el puerto, asociado, por ejemplo, a los datos que pueden entregar sensores de oleaje y viento, lo que ayuda a predecir los eventos climáticos y su eventual duración.

A ello se añade que, desde octubre de 2022, en San Antonio comenzó la implementación de enfilaciones electrónicas, sistema que permite que los barcos

Este año acumula en total 360 horas, equivalente a 15 días, sin actividad

# Puerto de San Antonio revela plan para reducir cierres por mal clima: Apunta a operar con olas de hasta 2,5 metros

El terminal afirma que en 2024 se advierte una mejoría respecto de años previos, pero busca que la Armada les autorice nuevas condiciones de funcionamiento.



El Puerto de San Antonio y sus terminales movilizó 13,21 millones de toneladas a julio, un incremento de 13% en comparación con el mismo periodo de 2023.

puedan maniobrar con visibilidad reducida.

### Olas más altas

La administradora estatal del mayor puerto chileno espera que la autoridad marítima les permita funcionar con olas de hasta 2,5 metros de altura, medio metro más que el límite ac-

tual. A contar del 21 de noviembre de 2021, el terminal fue autorizado para operar con olas de dos metros de altura. El límite antes era de 1,8 metros.

Para avanzar en ese objetivo, durante este año el puerto está realizando estudios —en conjunto a los concesionarios DP World y STI— para ponerlos a disposición de la Armada y es-

perar esa aprobación.

A ese esfuerzo, el terminal espera sumar un centro de control portuario, que “se está diseñando junto con la Armada para optimizar el proceso de ingreso y salida de las naves”, señala Castañeda.

Asimismo, San Antonio está invirtiendo unos US\$ 11 millones en elevar la altura del actual



“Es un esfuerzo colaborativo que va en beneficio de Chile, esa es nuestra responsabilidad. Todas las optimizaciones irán en beneficio del comercio exterior del país”.

RAMÓN CASTAÑEDA  
GERENTE GENERAL DE EPSA

molo de abrigo, buscando mitigar los efectos del cambio climático y para brindar mayor seguridad a las operaciones portuarias. Esta estructura tiene unos 863 metros de extensión y se busca aumentar su elevación a casi 12 metros, desde los actuales 10,6 metros.

Para el futuro desarrollo del megapuerto en San Antonio se

contemplan nuevas obras de abrigo, que involucrarían unos US\$ 1.500 millones. Estas incluyen la construcción de un molo de unos cuatro kilómetros de extensión, el dragado en el área de la futura dársena (18,8 metros de profundidad), relleno de explanadas y trabajos complementarios como caminos y vía férrea de acceso a los terminales.

### Sin polemizar con DP World

Ramón Castañeda fue consultado por las declaraciones del CEO de DP World Chile, Curtis Doiron, quien en la edición de “El Mercurio” del domingo pasado afirmó que la frecuencia de cierres de San Antonio es mayor que en los 70 terminales donde opera la firma dubaití y que, por ello, una compañía naviera podría decidir no venir más a Chile.

Al respecto, el gerente general de EPSA indica que “nosotros no estamos en el ánimo de polemizar, no es nuestro estilo. Estamos trabajando en conjunto con DP World y STI para presentar los estudios a la Armada de Chile. Es un esfuerzo colaborativo que va en beneficio de Chile, esa es nuestra responsabilidad. Todas las optimizaciones irán en beneficio del comercio exterior del país, ese es nuestro trabajo”.

El ejecutivo sostiene que en la época reciente San Antonio no registra cierres de operaciones por paros de trabajadores.