



Infraestructura



Si bien entraría en servicio a mediados de la próxima década, movilizará 8 millones de Teus y tendrá efectos en el transporte terrestre

Largamente esperado, el megaproyecto de Puerto Exterior de San Antonio inicia sus primeras fases. Esta gran obra, la primera de su magnitud en Chile, contará con 8 sitios de atraque en dos terminales de 1.730 metros cada uno, para recibir naves portacontenedores de última generación de hasta 400 metros de eslora o largo. Actualmente, la Empresa Portuaria San Antonio, EPSA, avanza en el desarrollo del programa, que debe presentar al Servicio de Evaluación Ambiental y cuyo plazo es hasta mediados de enero de 2025. Para la actividad transportadora significará, con certeza, cambios, para responder a requerimientos de una magnitud diferente. Sin embargo, no será sino hasta el principio de la próxima década que el puerto de gran escala podría entrar en operaciones. Si todo marcha bien. Hay 34 firmas interesadas en adjudicarse la construcción del molo de abrigo, primera etapa que requiere una inversión de 1.500 millones de dólares. Si el proyecto es aprobado y se le otorga la resolución de calificación ambiental, se podría llamar a inicio de obras a comienzos de 2026. Según la empresa, el puerto exterior “permitirá asumir los requerimientos futuros del comercio exterior de Chile, que apuntan a la necesidad de contar con nueva infraestructura portuaria en la macrozona central para la segunda mitad de la próxima década”. Está planificado que la plena operación se hará de forma gradual, y el objetivo es triplicar la actual capacidad, con lo que Puerto San Antonio podrá manejar más de 8 millones de TEUs anuales – un teu: un contenedor de 20 pies -, con 90 millones de toneladas anuales si se incorpora carga a granel y fraccionada. Hoy San Antonio moviliza unos 2,6

millones de teus, de forma que se agregarán capacidad para 6 millones más. Eduardo Abedrapo, presidente de EPSA, señala que las primeras faenas contemplan la construcción de un molo de 4 kilómetros de extensión, dragar el área de la futura dársena de unos 19 metros de profundidad, rellenar explanadas, más los trabajos complementarios que son la vía férrea de acceso y caminos. Pero los plazos son largos, dada la magnitud de la obra. El directivo ha adelantado que además de las observaciones ambientales que tendrá que resolver el proyecto, este va a tener adecuaciones para la conectividad ferroviaria y carretera, por lo que incluso habrá expropiaciones. Cuando todo eso se resuelva y una vez licitadas las obras, la construcción del molo de abrigo durará unos siete años, llegando al 2033 la licitación de los primeros terminales y la atención de la primera nave para 2036. “Nosotros estamos pensando, con un horizonte razonable, llamar a licitación a fines de 2025, ya el 2026; es decir el 2026 contar ya con los primeros contratos para las obras preliminares y el molo de abrigo”, complementa Abedrapo. El desafío tras el megapuerto tiene carácter estratégico. A nivel regional, Perú está muy activo en modernizar su infraestructura marítima y servicios con vista a convertirse en fuerte competidor en el Pacífico. Con una gran inversión de capitales chinos, se estima que a fines de este año entrará en operaciones el gran terminal de Chancay; el propósito de sus directivos es capturar carga desde Chile, toda vez que mientras no se construya el megapuerto de San Antonio, será el principal terminal de la costa oeste sudamericana.