



CÉSAR SOTTOVIA JARA

Un verdadero desafío para el desarrollo y ampliación del principal puerto del país, San Antonio, reviste la toma de un terreno de 250 hectáreas que alberga ilegalmente a unas 10.000 personas en esa ciudad. Al igual que en los principales terminales de Chile, existe costa para crecer y prepararse con obras como el Puerto Exterior para competir con el terminal peruano de Chancay, pero el problema son los accesos, que ya están en vías de congestión, según indican diversas fuentes de la industria.

En 2024, San Antonio movilizó 1,8 millones de contenedores —cifra similar a la de 2019—. Si se autoriza a este terminal a operar con una ola de 2,5 metros (hoy es dos metros) la carga movilizadora podría aumentar a 2,5 millones. Mientras que el Puerto Exterior, cuyo proceso de licitación se inició en enero y en donde las inversiones podrían sumar unos US\$ 4.000 millones en su totalidad entre mar y tierra, para recibir su primera nave recién en 2036, tendrá una capacidad total para seis millones de contenedores y avanzará con 1,5 millones de estos en cada una de las cuatro etapas de su desarrollo. El terminal peruano de Chancay, en tanto, puede transferir 1,5 millones de toneladas anuales.

**Acceso actual estrecho**

Actualmente dos de los principales terminales de San Antonio, STI (concesión operada por SAAM Terminals) y DP World (concesión de la estatal dubaití, Dubai Ports World), ingresan y egresan sus cargas y descargas por el acceso sur a la ciudad, desde la Ruta 78, que termina en una rotonda y luego en un camino que se estrecha a medida que los camiones se acercan a estos embarcaderos.

Los terrenos de la toma, explican, jugarían un rol importante en reducir la congestión que incluso amenaza con colapsar antes del megapuerto o puerto exterior, dado que en su estado actual estos terminales aún tienen capacidad ociosa. La creación de un acceso Norte, era la válvula de escape que daría oxígeno al tráfico de camiones y aumento de carga conforme aumentan los envíos e internaciones, pero esa solución estaría en vilo porque justamente atraviesa los terrenos de la toma, agregan las fuentes. Incluso, durante estos días algunas protestas en calles de esta ciudad puerto por parte de los habitantes de la toma, han impedido el normal funcionamiento de algunos terminales.

No obstante, fuentes cercanas al Puerto de San Antonio, la estatal que concesiona los distin-

Podría impactar al Puerto Exterior, aunque algunos actores no ven inconvenientes:

# Toma de San Antonio se cierne como un obstáculo en la creación de acceso vital para el desarrollo del puerto

Afectaría a Puerto Panul, principal terminal granelero de Chile, clave en la importación de granos y otros alimentos, indican en la industria.

**US\$ 4.000 millones**

podría sumar el Puerto Exterior proyectado en San Antonio, entre obras de mar y tierra, cuyo proceso de licitación se inició en enero de este año.

**2036**

es el año previsto para que este terminal o puerto a gran escala reciba su primera nave.

**1,8 millones**

de contenedores movilizó el Puerto de San Antonio durante 2024, volumen similar a 2019.



El Puerto Exterior, cuyo proceso de licitación se inició en enero, tendrá una capacidad total para seis millones de contenedores.

tos terminales, piensan que esta toma no implica mayor riesgo para el tráfico actual, ni el Puerto Exterior proyectado para 2036. Explican que dicha actividad, que es principalmente de contenedores se realiza por el acceso sur y que existen una serie de obras proyectadas que coincidirán con la implementación del Puerto Exterior, entre ellos, una red ferroviaria o plataforma ferroviaria a cargo de EFE que podría sostener un 40% de la carga de contenedores estimada para San Antonio. Además, figuran obras anteriores en desarrollo para apoyar el puerto actual, como es una intermodal y un patio de descanso para camiones que permite gestionar mejor las la-

bores y tiempos de carga y descarga. Requerida Epsa por este tema, la firma estatal no respondió.

A esto se suma que el terminal Barrancas, iniciativa desarrollada por EFE y DP World, debiera pasar en tres años de movilizar 50.000 a 250.000 contenedores al año.

En STI, agregan que "en el caso nuestro, los camiones llegan por el acceso sur al terminal, por lo que la toma está fuera de nuestra área de influencia. La conectividad terrestre a los puertos es fundamental, por lo que es importante avanzar en infraestructura vial (como el nuevo acceso), uso del tren y fortalecimiento de servicios en

armonía con un desarrollo sostenible de la ciudad". Precisan que la ocupación del sitio alcanzó un 55% en 2024, lo que implica que aún existe un margen sustancial de crecimiento para esa operación.

Contactado el MOP por una eventual solución, ante los problemas que podrían generarse entre el proyecto de acceso norte al puerto y la toma, no hubo respuesta.

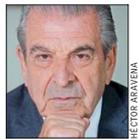
**Problema con alimentos**

Puerto Panul, concesión donde participan varias de las mayores firmas agroindustriales de alimentos, y que clave en la importación de granos, entre otros productos, sí tendría inconvenientes, ya que el acceso norte, advierten, estaba proyectado para esa actividad que actual-

■ **Frei y la toma que afecta el puerto: "El día del nispero los van a sacar de ahí"**

Una crítica a la falta de modernización de los puertos chilenos lanzó el expresidente Frei a principios de enero en un evento organizado por Icare, bajo el lema de "Un pacto por el crecimiento". El exmandatario manifestó en dicha oportunidad que "ninguno" de los puertos chilenos es de clase mundial. Ilustró el problema con que incluso hay movimientos que impiden el ingreso a los terminales, refiriéndose a la toma en dicha ciudad. "San Antonio (que) tiene una toma de 10.000 de habitantes, y puede llegar a 30.000... el día del nispero los van a sacar de ahí".

Recordó que un 94% de todo el comercio internacional de Chile pasa por los puertos.



Eduardo Frei, expresidente de Chile.

mente ocupa las calles céntricas de San Antonio para su desempeño. Así lo reconocen también en la industria en general.

Consultada esta empresa por un eventual impacto en su operación producto de la toma, no respondió.

HECTOR ARAYENA