
Puerto San Antonio

UN PORTAL DE ENTRADA *DE PRIMER NIVEL*

CON EL CRECIMIENTO DEL CANAL DE PANAMÁ, LAS EMBARCACIONES QUE LLEGARÁN A NUESTRAS COSTAS NO SÓLO SERÁN DE MAYOR TAMAÑO, SINO QUE TENDRÁN CARGAMENTOS MÁS IMPORTANTES. LA RENOVACIÓN DE LOS PUERTOS, ENTONCES, ES URGENTE Y EN SAN ANTONIO YA SE PREPARAN PARA LO QUE SERÁ UN MEGAPROYECTO DE AMPLIACIÓN QUE DEBIESE VERSE MATERIALIZADO EN 2017.

Por Daniela Pérez_Fotos Vivi Peláez



El litoral central no sólo es reconocido por ser uno de los destinos turísticos favoritos del país, también por los cientos de buques y naves que anualmente llegan a sus puertos, lo que potencia nuestro mercado de exportación e importación. Zona portuaria por excelencia, la quinta región crece a diario y las proyecciones para los próximos diez años muestran que ésa será la tendencia. ¿Qué hacer? Aumentar sus capacidades para satisfacer eficientemente la demanda.

En 2010, si se suman las cargas de los tres puertos que funcionan en la zona –Valparaíso, Quinteros y San Antonio–, fueron 28,7 millones de toneladas las que pasaron por sus muelles. Y de ese importante número, un 50,3% fue vía San Antonio, a través de las tres concesiones que actualmente funcionan en el puerto: STI, Puerto Panul y TEM. Y esto sólo irá en aumento.

Por lo anterior, hay un consenso a nivel nacional sobre la necesidad de tener nueva y mejor infraestructura –en el mediano plazo– para así aumentar la competencia en los próximos años. Esto levantó una importante discusión respecto a qué hacer, especialmente luego de que se mencionara la posibilidad de desarrollar un outerport en San Antonio, y de que las licitaciones de la zona Costanera-Espigón, en el mismo puerto, se demoraran en ser adjudicadas (en noviembre de 2011 quedaron en las manos del Grupo Matte).

Estas últimas licitaciones implican el desarrollo de un nuevo muelle en el sector costanera, que tendrá cerca de 700 metros lineales. Además, contará con un área de respaldo de 38 hectáreas, con un calado de 15 metros, lo que significa que tendrá la capacidad de manejar 1,24 millones de TEUs (unidad de



medida de capacidad de transporte marítimo) al año. La inversión para llevar a cabo esta fase asciende a los US\$220 millones en infraestructura, mientras que el gasto en equipamiento será de US\$103 millones.

Luego, en una segunda etapa, se considera el relleno para una explanada adicional en el sector Molito, un muelle en el sector costanera de 200 metros lineales aproximadamente, un calado de 15 metros, y una capacidad de 1,5 millones de TEUs al año. Para esto, la inversión en infraestructura será de cerca de US\$190 millones, y en equipamiento de US\$27 millones.

“De aquí a 5 años más, los sitios deberían quedar listos para recibir naves de gran calado, de 15, 12 y 13 metros de profundidad, y buques de gran envergadura, de sobre 300 metros. Ese es el futuro inmediato del puerto en un mediano plazo”, asegura el gerente de Desarrollo de Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), Gastón Bastías.

El caso del outerport –que implica el de-

sarrollo de un megaproyecto que haría crecer las actuales instalaciones al doble, con la suma de nuevos terrenos que contemplan más de 70 hectáreas– es un plan que está en sus primeras etapas, y que planea ser licitado recién entre 3 a 5 años más. Y es que si bien su realización es muy necesaria a ojos de EPSA, aún se están haciendo estudios por parte de las autoridades, a través de la Subsecretaría de Transportes, además de estar recién en el proceso de solicitud de permisos y modificaciones al plan regulador de la ciudad.

A pesar de encontrarse en una etapa inicial de lo que podría volverse el puerto más importante del país, la certeza es que es necesario prepararse para el futuro. “Los crecimientos en términos de carga indican que, entre 2017 y 2020, el país debiese tener un puerto de esta envergadura en algún sector de la zona central, porque sirven a cargas de esta área geográfica. Este es un puerto exportador/importador, a diferencia de los del norte que son principalmente ex-

Los terrenos que están al sur del actual puerto son los que se han comprado pensando en el desarrollo del megaproyecto que contempla un outerport.



portadores. Por esto, cubrimos a una masa importante del país”, explica Bastías, quien se ha hecho cargo de dirigir y coordinar el desarrollo del puerto. “Por otro lado, las proyecciones de la CEPAL indican que las naves en estas latitudes debiesen ser de sobre 370 metros de eslora, por lo que hay que hacer un diseño acorde a ese tipo de embarcaciones”, agrega.

MULTIPLICADO POR DOS

El gran desarrollo portuario de San Antonio, que una vez materializado contaría con un outerport a 400 metros de la costa y de 1600 metros de longitud, se ubicará en el sector sur del puerto. Es decir, cercano a la ciudad de Llo Lleo. Es en esta zona donde EPSA ha adquirido una serie de terrenos, comprados fundamentalmente a Bienes Nacionales, para crecer al doble, con 70 nuevas hectáreas para explotar.

Este proyecto consiste en dos etapas, las que implicarán una importante inversión.

“En la primera fase tendremos una profundidad de 16 metros y un nuevo molo, y frente de atraque continuo. El diseño también contempla más de 370 metros de eslora (Post Panamx II), que son naves de 40 metros de tamaño”, explica Gastón Bastías, y agrega que esto implica que se tendrá una capacidad para mover entre 2,4 a 3,2 millones de TEUs al año. La inversión para este trabajo inicial se estima que ascienda a los US\$1.045 millones.

La segunda etapa considera la salida hacia el mar y consiste en un frente de atraque que alcanzará los 3.300 metros y 240 hectáreas de respaldo. También tendrá una profundidad de 16 metros, con un diseño de más de 370 metros de eslora (Post Panamax II). “Tendremos una capacidad de alrededor de 6 millones de TEUs al año, versus el millón que manejamos hoy y los 600 mil que controlan en Valparaíso”, agrega Bastías. Para esto, la inversión necesaria es de US\$2.500 millones.

EN 2010, SI SE suman las cargas de los tres puertos que funcionan en la zona –Valparaíso, Quinteros y San Antonio–, fueron 28,7 millones de toneladas las que pasaron por sus muelles. Y de ese importante número, un 50,3% fue vía San Antonio.





Para solucionar los efectos negativos que tiene el puerto en la ciudad, por el gran número de camiones que transita diariamente, EPSA ya está trabajando en la construcción de un truck center.

“La virtud de este proyecto es que gran parte de la ingeniería previa ya está desarrollada; ya tenemos comprados los terrenos y están disponibles para construir un puerto como éste. Ahora están pendientes los permisos sectoriales y hay que modificar el plan regulador”, explica el gerente de desarrollo. Esto último es lo más complejo, ya que algunas de las zonas adquiridas son de esparcimiento. Además, también hay dos cuerpos de agua que se deben cambiar y mitigar con algún otro proyecto que aún no se define.

Los modelos de negocio tampoco se han definido. “Existe uno que ha dado buenos resultados, pero dada la envergadura del proyecto es probable que haya una parte que tengamos que construir nosotros como empresa portuaria; la otra parte la va a tener que construir quien ejecute la licitación de operaciones. Pero todo lo anterior sigue en una etapa de análisis”, aclara Bastías.

LOS OTROS ACTORES

Las oportunidades que el aumento de tamaño del puerto trae para el país son vastas y beneficiosas. Sin embargo, los que se ven primeramente afectados son quienes viven en las zonas aledañas. Por ello, EPSA se ha preocupado, primero, de obtener el reconocimiento de las autoridades de la zona y la comunidad. “Creemos que están bastante alineadas y conscientes de la necesidad de construir un gran puerto y que debe estar en

San Antonio”, afirma el gerente de desarrollo del puerto.

A pesar de los beneficios, no se desconocen las externalidades negativas que ha tenido el desarrollo portuario en la ciudad: por ejemplo, la importante cantidad de camiones que circulan por las calles. Pero para ello ya se está trabajando en la construcción de un truck center, que debiese estar listo a mediados de este año para mitigar y aliviar el problema. “Además, las zonas de acceso cambiarían y harían una suerte de bypass a la ciudad, sin intervenir en su ritmo básico”, agrega el ejecutivo.

Para la empresa, lo que viene después son “las peleas con los grandes”, es decir, cómo convencer a la autoridad central. “Hoy, el Gobierno está haciendo un estudio de demanda portuaria a través de la Subsecretaría de Transportes. A ellos les hemos entregado datos y les hemos ido mostrando nuestro proyecto. Dentro de este estudio se manejan tres opciones para la realización de un gran puerto en la zona central”, agrega.

Frente a esta realidad, en EPSA confían en que son la mejor alternativa. Ya existen las carreteras, un acceso ferroviario que llega directo al puerto sin limitaciones de horario y se adquirieron los terrenos necesarios para el crecimiento. “Creemos y tenemos confianza en que la razón y la ingeniería se van a conjugar en una sola determinación hacia Puerto San Antonio”, dice Gastón Bastías.



“DE AQUÍ A 5 años, los sitios deberían quedar listos para recibir naves de gran calado, y buques de gran envergadura, de sobre 300 metros. Ese es el futuro inmediato del puerto”, asegura el Gerente de Desarrollo de EPSA, Gastón Bastías.