



Vista general de cómo se vería el Puerto San Antonio en 2026.

*Puerto Exterior de San Antonio:*

# UN PUERTO DE NIVEL MUNDIAL

CON UNA INVERSIÓN CERCANA A LOS US\$ 3.300 MILLONES, LA EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO REALIZA LAS PRIMERAS ACCIONES DE LO QUE SERÁ UNA DE LAS INICIATIVAS MÁS IMPORTANTES DE LOS ÚLTIMOS AÑOS EN MATERIA PORTUARIA. GRACIAS A ELLA, EL PUERTO SAN ANTONIO MOVILIZARÁ NUEVE MILLONES DE TEU/AÑO EN 2026, TRIPlicANDO SU CAPACIDAD ACTUAL.

Por Nicholas Townsend\_Fotos Gentileza EPSA



Se está proyectando implementar terminales semiautomatizados, para el manejo de los contenedores en el patio.

La dinámica del comercio exterior es uno de los elementos en los que se centra la economía nacional, ya que más del 90% está asociado a los procesos de importación y exportación de bienes. Este escenario ha impulsado un rápido crecimiento en la demanda por servicios en los puertos de la Región de Valparaíso durante la última década. Entre ellos, el de San Antonio registra el 35% del movimiento nacional de carga, lo que se traduce en 18,2 millones de toneladas transferidas el año 2016, cuyo 68% se hizo a través de contenedores.

A estos datos se suman las proyecciones que indican que algunos de los terminales portuarios actuales estarán saturados a mediados de la década próxima. Si la oferta no cubre los requerimientos de la demanda es probable que aumenten las tarifas. Por eso, explican en la estatal Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), empezaron a desarrollar el proyecto Puerto Exterior, que contempla una infraestructura adicional a la actual, que le gane terreno al mar.

“Somos el principal puerto de Chile en términos de transferencia desde hace ya varios años. Sabemos que vamos a estar llegando a instancias de saturación en la segunda

## “SOMOS EL PRINCIPAL PUERTO

de Chile en términos de transferencia. Sabemos que vamos a estar llegando a instancias de saturación en la segunda mitad de la próxima década, por lo que debemos acometer proyectos nuevos”, asegura Daniel Roth, gerente del proyecto.

mitad de la próxima década, por lo que debemos acometer proyectos nuevos”, asegura Daniel Roth, gerente del proyecto. “Hay que pensar no solo en cuánto cuesta mover un contenedor, sino también en la eficiencia. Somos productores de insumos que son sensibles a los plazos, por lo que los costos en la cadena logística son críticos”, agrega.

Por estos motivos, desde 2011 EPSA ha venido trabajado en inversiones y obras junto con sus concesionarios para aumentar la capacidad de trabajo del puerto. Muestras de ello son la extensión del frente de atraque, la incorporación de nuevo equipamiento en el San Antonio Terminal Inter-

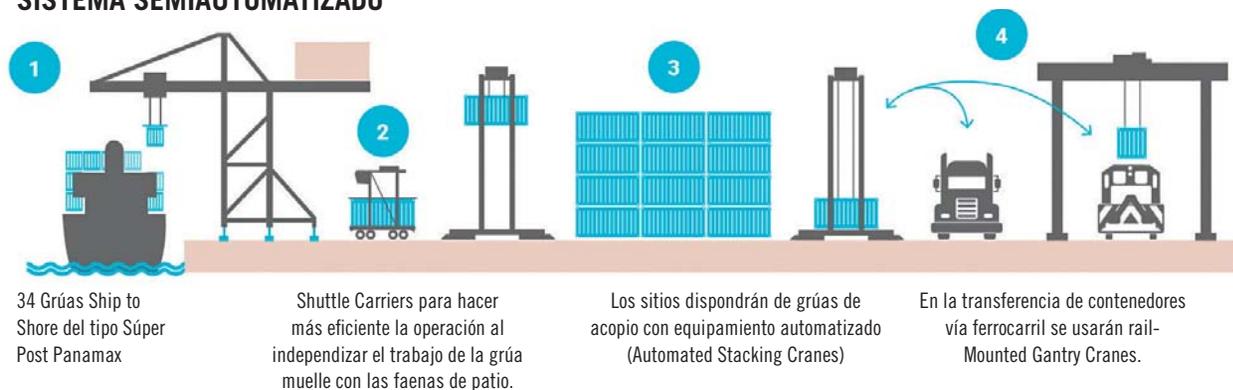
nacional (STI), y el desarrollo de un nuevo terminal multipropósito a cargo de la empresa Puerto Central (PCE).

“La extensión del terminal STI pasó de 763 a 900 metros de frente de atraque, más la incorporación de equipamiento de manejo de contenedores en los patios”, detalla Roth sobre estas dos primeras iniciativas que ya están operativas. Otro proyecto fue el dragado de la zona marítima común. “A través de esta obra se profundizó la poza de abrigo, lo que hoy nos permite recibir naves de mayor calado y, por lo tanto, con mayor capacidad de carga”, explica el gerente del proyecto Puerto Exterior.



El Puerto Exterior dispondrá de cerca de 180 hectáreas de terreno que se ganarán al mar.

### SISTEMA SEMIAUTOMATIZADO



Gráfica representa sistema semiautomatizado para recibir carga de importación. En el caso de la exportación, el sistema es inverso.

Sin embargo, pese a estas ampliaciones y frente al escenario de que el año 2026 la capacidad instalada sea sobrepasada por la demanda, en EPSA han empezado a trabajar en la siguiente etapa: el proyecto Puerto Exterior. “Nos va a permitir, en una larga secuencia de desarrollo, tener una capacidad adicional de seis millones de TEU/año (Twenty-foot Equivalent Unit: Unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies de longitud), lo que hará que San Antonio quede con una capacidad instalada de nueve millones de TEU/año”, cuenta Daniel Roth.

El proyecto Puerto Exterior tiene una inversión total estimada de US\$ 3.300 millones. Una parte corresponde a las obras de abrigo y accesos que desarrollará EPSA por US\$ 900 millones. El resto corresponde a una cifra calculada para las inversiones en los terminales.

### NUEVO PUERTO EXTERIOR

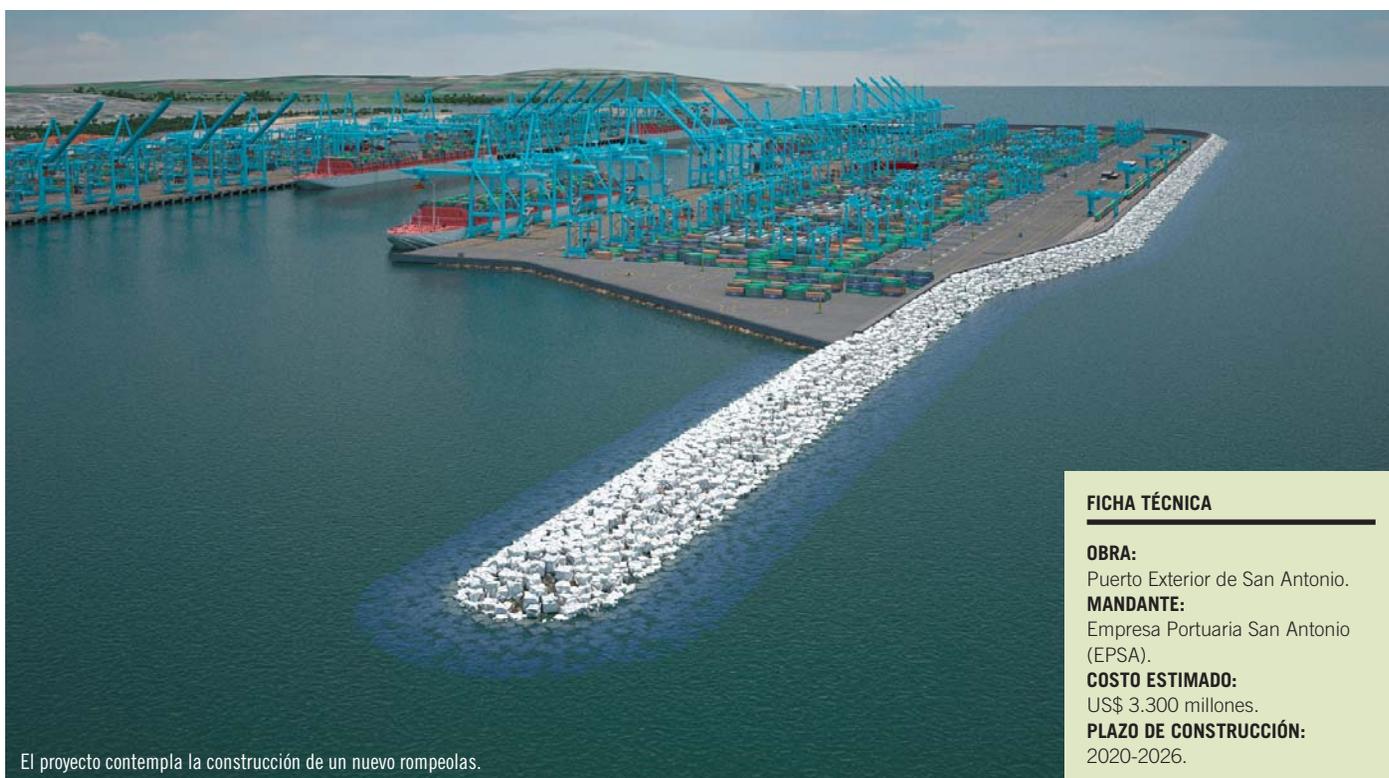
Esta iniciativa precisa nuevas aguas abrigadas mediante la construcción de un rompeolas adicional. “Todas las anteriores iniciativas se han hecho dentro de un rompeolas que se construyó en 1912. Básicamente, llenamos la capacidad de la poza de abrigo y hoy tenemos que ir a generar una nueva poza de abrigo afuera. Por eso, el nombre de Puerto Exterior”, expone el gerente del proyecto.

Por esta razón, el diseño y formulación del Puerto Exterior de San Antonio ha requerido diversos estudios de prefactibilidad, ingeniería básica y otros análisis orientados a confirmar la factibilidad técnica y económica del proyecto. Entre los estudios más relevantes se encuentran la Ingeniería Básica del proyecto, los Análisis de Modelo de Negocios y el Estudio

de Impacto Ambiental, que actualmente está en curso, así como todos los estudios de caracterización de terreno. En tanto, tras finalizar la Ingeniería Básica se licitó y adjudicó la “Ingeniería de Optimización e Ingeniería de Detalle de las Obras de Abrigo, Dragado y Obras Complementarias del Puerto Exterior” y el “Modelo Físico a Escala Reducida del Puerto Exterior”.

Desde el punto de vista constructivo, la iniciativa se encuentra en la etapa de diseño. Entre los desafíos de esta obra están sus dimensiones, ya que contempla cerca de 180 hectáreas de terreno que se ganarán al mar y la construcción de un rompeolas de 3.900 metros de longitud, que se construirá en talud.

A partir de los estudios de terreno que se han hecho y de los sondeos marítimos, ya se sabe que se podrá reutilizar todo el



El proyecto contempla la construcción de un nuevo rompeolas.

#### FICHA TÉCNICA

**OBRA:**

Puerto Exterior de San Antonio.

**MANDANTE:**

Empresa Portuaria San Antonio (EPSA).

**COSTO ESTIMADO:**

US\$ 3.300 millones.

**PLAZO DE CONSTRUCCIÓN:**

2020-2026.

## ESTA INICIATIVA PRECISA TENER nuevas aguas abrigadas, mediante la construcción de un rompeolas adicional al que data de 1912.

material del dragado. “La dársena que se va a generar, donde navegan las naves y se hacen las maniobras de atraque, hay que dragarla para tener la profundidad necesaria. Estamos proyectando reutilizar todo ese material para conformar las plataformas, mediante las cuales vamos a ganarle terreno al mar. Esa es una innovación en el dragado en Chile, porque típicamente lo que se hace es que ese material se descarta y necesitas otro para realizar los rellenos. Es una innovación constructiva y ambiental”, explica Roth.

Además, desde el punto de vista de la operación, se está proyectando implementar terminales semiautomatizados. Con esto, el manejo de los contenedores en el patio se hará de forma remota y no con operadores presentes físicamente en los equipos. De esta manera, se aumentará la eficiencia y la velocidad de transferencias y mejorarán las condiciones de trabajo, porque los funcionarios estarán en un ambiente controlado.

Las obras de abrigo serán contratadas y ejecutadas por la empresa portuaria esta-

tal, a diferencia de la construcción de los terminales, que estarán a cargo de quienes se adjudiquen su concesión

### VENTAJAS PARA LA CIUDAD

El Puerto Exterior también apunta a poner a San Antonio en el mapa de los puertos de clase mundial. Por eso, en su proceso de diseño y definiciones, el proyecto está buscando incorporar, desde la etapa más temprana, la integración con la ciudad.

“Tenemos identificadas dos iniciativas que estamos trabajando con actores locales para la reconversión del borde costero norte, donde hay infraestructura que eventualmente va a quedar obsoleta. San Antonio tiene un potencial de borde costero al norte muy atractivo, con posibilidades de espacios de contemplación y áreas verdes que hoy no están explotadas. No queremos cabañas y restaurantes. La idea es recuperar la vista e interacción con el puerto”, resalta Roth. Por otra parte, hacia el lado sur, en la desembocadura del Río Maipo, la idea es rescatar el humedal y dotarlo de infraestructura para permitir el acceso de manera sostenible.



Daniel Roth, gerente del proyecto.

La empresa portuaria está trabajando para poner en marcha este proyecto en el año 2026. “Hoy estamos presentando un solo Estudio de Impacto Ambiental para el proyecto completo, que es un cambio a lo que se venía haciendo, ya que cada uno de los concesionarios tramitaba los suyos. Nuestra expectativa es poder empezar a construir en el año 2020. El proceso de construcción del rompeolas es de aproximadamente cinco años y la habilitación de los terminales viene en secuencia después de ello”, remata Daniel Roth.