

Epsa ingresó adenda excepcional al Seia para el proyecto Puerto Exterior

La Empresa Portuaria San Antonio culmina la etapa de respuesta técnica tras seis años de estudios, quedando el proyecto a la espera de la Resolución de Calificación Ambiental.

Crónica
 cronica@lidersonsanantonio.cl

Con la entrega de la Adenda Excepcional al Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (Seia), realizada el viernes 27 de febrero, el proyecto Puerto Exterior de San Antonio culmina la etapa de complementación de estudios y antecedentes de su evaluación ambiental. Con ello, cierra un proceso técnico de seis años "que permitió perfeccionar el diseño, optimizar medidas y reforzar compromisos para asegurar un desarrollo portuario compatible con el entorno y, al mismo tiempo, decisivo para la competitividad del comercio exterior de Chile", informó la estatal.

"Este hito refleja un estándar exigente: demostrar que una infraestructura estratégica puede elevar el desempeño ambiental, mejorar la calidad de vida de los sanantoninos y fortalecer el crecimiento del país, generando además miles de puestos de empleo local directo en las etapas de construcción y de operación del nuevo puerto", destacó el gerente general de Puerto San Antonio, Ramón Castañeda Ponce en un comunicado de Epsa.

El ejecutivo agregó que "en materia ambiental, el proceso de evaluación posibilitó una evolución positiva del proyecto a través de tres sucesivas adendas e igual número de procesos de participación ciudadana, eliminando impactos originalmente relevantes y consolidando un diseño optimizado".

DESEMPEÑO AMBIENTAL

"Este desempeño superior del proyecto se sustenta en tecnologías y estándares que minimizan los impactos tanto en la etapa de construcción de las obras como en la operación de los nuevos terminales. Así, la modernización de la operación portuaria contempla avan-



EL PROYECTO CONTEMPLA UNA INVERSIÓN PÚBLICO-PRIVADA DE US\$ 4.450 MILLONES.

zar en un plan de protección ambiental y de creación de nuevos espacios públicos que genera un círculo virtuoso en el desarrollo urbano de la ciudad", explicó el ejecutivo.

Uno de los ejes centrales es la protección del humedal urbano Lagunas Ojos de Mar, donde se proyecta la creación del Parque Lagunas de Lolle, con un centro interpretativo, aula abierta y miradores. Se sumará el Paseo El Molo, un espacio recreacional completamente nuevo, de cerca de 1,5 km sobre el nuevo molo de abrigo, y la remodelación integral del Parque DYR, con infraestructura de alto estándar, fortalecimiento de áreas verdes y nuevos senderos y zonas de esparcimiento. Estas iniciativas conformarán un circuito con alrededor de 60 hectáreas, que constituyen un aporte sustantivo a la ciudad a través de espacios de alto valor social, turístico, ambiental y patrimonial, además de generar un impulso relevante para la economía local, precisó la empresa.

En el ámbito social y productivo, se propone el Programa de Apoyo a la Pesca Artesanal, incorporando inversiones para mejorar in-



RAMÓN CASTAÑEDA

fraestructura productiva en las caletas San Pedro-Pacheco Altamirano, Puertecito y Boca del Río Maipo.

Además, el proyecto integra medidas inéditas para fortalecer prácticas culturales como la pesca con chinchorro y acciones con enfoque participativo para grupos indígenas en la desembocadura del río Maipo, agrega el escrito.

Otra de las optimizaciones relevantes es la eliminación del tránsito de camiones cargados con rocas por zonas habitadas de la localidad de San Juan, mediante la modificación del trayecto desde las canteras (ubicadas en dicha localidad) hacia la estación de transferencia y

“Postergar decisiones frente a este desafío, expone al país a congestión en los puertos, mayores costos logísticos y pérdida de competitividad del comercio exterior”,

Ramón Castañeda

su conexión con la Ruta 66 variante San Juan (en construcción).

Adicionalmente, se desarrolla un plan de reasentamiento para la comunidad de la población Juan Aspeé, elaborado e implementado de manera colaborativa con sus habitantes, que propone alternativas habitacionales fuera del área de uso industrial donde actualmente residen.

OPERACIÓN SOSTENIBLE

Una vez que Puerto Exterior esté en operaciones, la incorporación de conexión eléctrica para naves en atraque reducirá emisiones y ruido en la bahía, mientras que el uso de equipamiento eléctri-

co disminuirá la huella de carbono de la actividad naviera.

Así también, Puerto Exterior podrá movilizar hasta un 40% de la carga vía ferrocarril, evolucionando hacia un sistema intermodal que reducirá emisiones y descongestionará la red vial. A su vez, los accesos a los terminales contarán con tecnologías de control que optimizarán los tiempos de espera de los camiones y disminuirán los motores encendidos sin avance.

En la etapa de construcción, explicó Epsa, se reutilizará el material de dragado para el relleno de las explanadas, con lo que se evitará generar botaderos marítimos. Estas obras incorporarán protocolos de resguardo de la biodiversidad del ecosistema marino.

PUNTO CRÍTICO

El proyecto Puerto Exterior es la obra portuaria más importante en la historia de Chile y contempla una inversión público-privada de US\$ 4.450 millones. Con dos terminales de 1.730 metros cada uno, triplicará la capacidad actual de transferencia hasta 6 millones de TEU al año, con una infraestructura preparada para atender simultáneamente ocho na-

ves Post New Panamax, de 400 metros de largo.

Ramón Castañeda explicó que "la demanda logística y el aumento sostenido del intercambio comercial del país confirman la urgencia de anticiparse a un escenario de saturación portuaria".

POLÍTICA DE ESTADO

El gerente general de la estatal añadió que "Puerto Exterior, que es una política de Estado sostenida por cuatro gobiernos, generará un significativo beneficio y una elevada rentabilidad social, impulsando un crecimiento del 25% en el PIB provincial y asegurando 200 mil empleos a nivel nacional".

Según el ejecutivo "postergar decisiones frente a este desafío, expone al país a congestión en los puertos, mayores costos logísticos y pérdida de competitividad del comercio exterior, lo que cobra mayor relevancia si se considera que más del 90% del intercambio comercial en nuestro país se realiza vía marítima y que San Antonio es el eje principal del sistema portuario de la macrozona central, donde se genera cerca del 60% del PIB nacional".

Castañeda sostuvo que "desde el punto de vista socioambiental, el escenario sin el proyecto no es neutro, pues con la capacidad actual del puerto acercándose a la saturación hacia el año 2034, la congestión proyectada, además de provocar la pérdida de competitividad para el comercio exterior chileno, implicará profundizar en las externalidades ambientales y urbanas conocidas por la comunidad local. En cambio, la materialización del proyecto generará un saldo ambiental positivo al absorber el crecimiento del comercio marítimo mediante mayor eficiencia logística, una operación más limpia y un diseño orientado a resguardar la convivencia armónica con el entorno", indicó.