



Aprobación ambiental de Puerto Exterior

Finalmente, luego de seis años de tramitación, fue aprobada la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) del Puerto Exterior de San Antonio. Este resolverá los problemas de congestión del sistema portuario nacional, aunque solo a partir de 2036. Esa es la fecha de entrada en operaciones de una primera etapa, con una capacidad de 1,5 millones de contenedores de 20 pies (Teus), la que aumentaría en casi 60% la actual capacidad de ese puerto; cuando se completen todas las etapas, la capacidad del Puerto Exterior alcanzaría los 6 millones de Teus. El proceso requiere una gran inversión inicial del Estado en el molo de protección, la dársena y las vías de acceso, a un costo para el fisco de US\$ 1.950 millones. Los privados tendrán que construir, equipar y operar los sitios portuarios e invertirán una cifra mayor aún.

Antes de conseguir la RCA, el proyecto debió responder más de 7 mil observaciones tanto de organismos del Estado como de particulares. Fue necesario realizar una consulta indígena promovida por quienes deseaban proteger un tradicional método de pesca con chinchorro, pese a que ha sido prohibido en Perú por ser destructivo del medio ambiente. El gobierno pasado tampoco colaboró, al declarar humedal urbano la Laguna de Llolleo, lo que hace más difícil y limita el desarrollo del proyecto. El humedal tiene su origen en la extracción de material para el molo de protección actual de San Antonio, en la década de 1930.

Y es que en los hechos el Puerto Exterior nunca pareció ser una prioridad de la administración Boric, que no tenía entre sus intereses principales el crecimiento, y eso explica en parte la lentitud del proceso de evaluación ambiental y la adopción de decisiones como la del humedal.

Todo este retraso ha creado un grave problema de

congestión. El gerente general de la Empresa Portuaria de San Antonio declaró en marzo que el actual puerto estaba operando al 80% de su capacidad, pero eso excede lo que se considera una tasa eficiente de ocupación. En efecto, cuando los terminales están tan ocupados, los barcos que arriban pueden tener que esperar (a la gira) para poder ser atendidos, lo que tiene un costo de capital. Este costo es mayor para naves modernas y que llevan más carga. Además, se reduce la intensidad de competencia entre los terminales concesionados, lo que les permite que sus tarifas efectivas se acerquen a la tarifa máxima, una situación de alta rentabilidad que se mantendrá por varios años. Esas mayores tarifas y los referidos mayores

costos de capital se traducen, finalmente, en también mayores costos para nuestro comercio internacional. Es el motivo por el que el retraso en los permisos para el Puerto Exterior tendrá un

alto precio para el país: Chile depende del comercio internacional, por lo que toda inacción que aumente los costos de ese comercio tiene un impacto sobre el desarrollo.

Los elevados montos de inversión que demanda el proyecto serán un problema en un momento en que los recursos fiscales escasean. Una parte del costo debería ser asumida mediante los recursos acumulados de la Tarifa Única Portuaria (TUP) que se cobra a las naves y que suman hasta ahora unos US\$ 750 millones. Esta tarifa está diseñada para pagar por el uso de aguas abrigadas en los puertos, dragados y zonas portuarias comunes. La pregunta es si eso será suficiente para financiar el nuevo molo de abrigo. Como sea, pese a que aún restan algunas dudas sobre ese financiamiento, la aprobación del proyecto del Puerto Exterior es una buena —aunque retrasada— noticia.

Esta es una buena noticia, pero todo el retraso antes sufrido por el proyecto tendrá un alto costo para el país.