

Fecha: 12-01-2026
Medio: Revista Nueva Minería & Energía
Supl.: Revista Nueva Minería & Energía
Tipo: Noticia general
Título: Aumento de capacidad

Pág.: 72
Cm2: 467,5
VPE: \$ 955.196

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

Sin Datos
Sin Datos
☐ No Definida



Puerto Antofagasta anuncia nuevos proyectos:

Aumento de **capacidad**

La empresa portuaria presentó un Plan Maestro actualizado, que considera una inversión de alrededor de U\$100 mil millones para la modernización de infraestructura vinculada con industrias estratégicas para el país. Por Javiera Leveque

En una actividad liderada por su gerente general, Carlos Escobar, Puerto Antofagasta detalló el mayor programa de inversiones de la última década, consolidando el papel de la empresa como pilar logístico para el norte del país y reafirmando su rol como una plataforma clave de integración internacional. Jornada marcada por los anuncios entregados en el marco del Plan Maestro actualizado de la organización, el que considera impulsar proyectos por 100 mil millones de pesos destinados a modernizar la infraestructura actual y consolidar el posicionamiento de la región como

polo para el crecimiento del litio, el hidrógeno verde, la minería y el Corredor Bioceánico.

El Plan Maestro presentado considera 5 proyectos estratégicos en ejecución, los que se gestionan desde un territorio con ventajas logísticas como: pasos fronterizos internacionales (Sico y Jama); ferrocarriles de conexión con Bolivia (FCAB) y Argentina (Ferrerón); aeropuertos internacionales y riquezas geográficas naturales que permiten el desarrollo de la minería metálica y no metálica, lo que se suma al creciente desarrollo energético.

Fecha: 12-01-2026
 Medio: Revista Nueva Minería & Energía
 Supl.: Revista Nueva Minería & Energía
 Tipo: Noticia general
 Título: Aumento de capacidad

Pág.: 73
 Cm2: 377,0
 VPE: \$ 770.145

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad: Sin Datos
 Sin Datos
☐ No Definida

REGIÓN QUE EXIGE INFRAESTRUCTURA

Definida en el discurso de Carlos Escobar como “la región más rica de Chile”, y que actualmente aporta más de US\$35 mil millones al FOB (Free on Board, por sus siglas en inglés o Libre a Bordo) en exportaciones, es indispensable pensar en Antofagasta como un punto crítico para la expansión de la infraestructura portuaria de uno de los dos principales puertos de la zona de uso público.

Es específicamente hace 105 años, que Puerto Antofagasta empezó la construcción del Molo de Abrigo, siendo el punto inicial para la creación de un segundo molo en el sector norte del espacio y la posterior inauguración del recinto portuario en el año 1943, con una capacidad de atender a 6 navíos simultáneamente. La interrogante que se abre es si esta infraestructura suficiente para responder a las demandas actuales. “Hoy Chile tiene más de 72 terminales, de los cuales 10 son empresas como la nuestra; el resto son iniciativas privadas que tienen una integración vertical, pero con infraestructura que está hecha para el tipo de carga que requiere. Puerto Antofagasta, en cambio, es multipropósito, pudiendo atender todo tipo de carga; por lo mismo, debe ir adaptándose a las necesidades y requerimientos de la región. Además, tiene una capacidad potencial de 7 millones de toneladas con una baja inversión respecto a la magnitud del proyecto, lo que nos pone en una ventaja comparativa en relación a los demás”, puntualizó Escobar.

MOLO DE ABRIGO

La principal obra es la extensión de 85 metros lineales del Molo de Abrigo, lo que permitirá albergar naves de mayor tamaño y fortalecer la continuidad operativa con la reducción en un 90% los días de cierre por marejadas. Mejora que solucionaría dificultades enfrentadas producto del cambio climático y el tamaño del puerto, que en algunos

años han provocado el cierre durante el 27% del tiempo, lo que limita la productividad del puerto.

La iniciativa permitirá proyectar un desarrollo interior de Puerto Antofagasta expandiendo el canal de acceso a 15,5 metros y haciendo posible contar con 14,5 metros de profundidad en los sitios 1 y 2; y 13,5 metros en el sitio 3, complementados facilitando el atraque de embarcaciones de mayor calado con hasta 366 metros de eslora. Además, el nuevo Molo de 11,9 metros de profundidad se construirá con 8 niveles de bloque de hormigón y una coraza de protección, teniendo una inclinación de 10 grados respecto a su eje.

Las mejoras también contemplan el dragado de los sitios 1, 2 y 3, así como la construcción de un tablero de hormigón de 400 metros lineales. La licitación ya está en ejecución y cuenta con un plazo de ejecución estimado de 27 meses de duración.

Otro de los anuncios centrales fue el avance de la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, que incluye 50 hectáreas ubicadas junto a la Ruta 5 y conectadas con la red ferroviaria nacional, lugar clave para la gestión extraportuaria. El espacio considera: una zona primaria aduanera, sitios de arriendo, área pyme con 36 lotes de 900 m² cada uno y una zona franca bioceánica.

A lo anterior se incorpora la modernización del Antepuerto Portezuelo, creado para mejorar la eficiencia de la cadena de suministro. El sitio ya cuenta con más de 24.000 m² de bodegas construidas en su primera fase y actualmente (fase 2) se avanza en la habilitación de una zona de estacionamiento para camiones y se amplía el ramal ferroviario norte, con 400 metros adicionales que permitirán el acceso simultáneo de trenes de carga. La fase 3, y final, añadirá 4.300 m² de bodegas de almacenamiento, acompañando la expansión de Puerto Antofagasta y optimizando el tratado de 1904 reforzando la atención de carga boliviana y el flujo del Corredor Bioceánico.



Carlos Escobar,
gerente general de Puerto Antofagasta.

“Hoy Chile tiene más de 72 terminales, de los cuales 10 son empresas como la nuestra; el resto son iniciativas privadas que tienen una integración vertical, pero con infraestructura que está hecha para el tipo de carga que requiere. Puerto Antofagasta, en cambio, es multipropósito, pudiendo atender todo tipo de carga”, destaca Carlos Escobar.