

Proyectos portuarios y el cambio climático

Estudio establece que el proyectado Puerto en Gran Escala en San Antonio requiere obras adicionales de protección.

El cambio climático poner una nota de inquietud en el proyecto de construcción del Puerto en Gran Escala (PGE) o Puerto Exterior en San Antonio. Esto debido a las obras de mitigación que se deberían ejecutar para proteger la expansión del terminal. Estos trabajos serían indispensables ante las nuevas condiciones que ese puerto ha debido afrontar en los últimos tiempos expresado este año en 54 cierres, aumento del 30% en relación a 2019. El Ministerio del Medio Ambiente a través del estudio "Determinación del riesgo de los impactos del cambio climático en las costas de Chile", establece que entre 2008 y 2017 se registraron en el litoral nacional 9.097 cierres temporales de los puertos, cifras en aumento. El primer año considerado los cierres fueron 82 y el último llegaron a 2.330.

El estudio consigna que San Antonio tiene el más elevado índice de riesgo de paralizaciones entre los puertos del país para el periodo 2035-2065. Dentro de ese trabajo Valparaíso se presenta como el terminal con menor riesgo junto a Mejillones. De este modo el PGE, que avanza en estudios de ingeniería y de impacto ambiental, debería considerar un rompeolas de protección de 3.900 metros de longitud, con un

En el caso de Valparaíso, el frente portuario expuesto históricamente a los vientos del norte está protegido por el molo, colosal obra de ingeniería completada en 1930, pero las nuevas condiciones exigen atención.

costo de US\$ 1.200 millones. Esta inversión es independiente del terminal mismo que considera dos frentes de atraque de 1.730 metros cada uno, destinados a atender 8 buques portacontenedores de 400 metros de eslora. El costo de esa obra llega a US\$ 3.500 millones. El terminal sería entregado en concesión a operadores privados. En el caso de Valparaíso en frente portuario expuesto

históricamente a los vientos del norte está protegido por el molo, colosal obra de ingeniería completada en 1930 y financiada con un empréstito que al inicio de los trabajos, 1912, ascendía a 3 millones de libras esterlinas.

Pese a las condiciones señaladas en el estudio en el cual trabajaron además del Ministerio de Medio Ambiente la Universidad Católica de Chile y diversas instituciones nacionales e internacionales, la estatal Empresa Puerto San Antonio estima que el proyecto es viable. Patricio Winckler, académico de la Universidad de Valparaíso, también apoya el proyecto considerando que el rompeolas generará zonas abrigadas con lo cual el efecto marejadas sobre los frentes de atraque será menor.

De cualquier modo, a partir de los estudios existentes y de trabajos futuros, el tema del cambio climático y recurrentes marejadas se debe tomar en cuenta pues la continuidad de los servicios del terminal es factor esencial para los concesionarios cuyas inversiones y actividades se basan en la seguridad que puedan entregar a sus clientes, en este caso la grandes naves portacontenedores. Esta realidad climática también se debería analizar en las proyectadas ampliaciones portuarias de Valparaíso.