

Fecha: 06-02-2026  
 Medio: El Líder  
 Supl.: El Líder  
 Tipo: Noticia general  
 Título: **Plan B ante el retraso del megapuerto**

Pág.: 8  
 Cm2: 210,9  
 VPE: \$ 192.806

Tiraje: 5.200  
 Lectoría: 15.600  
 Favorabilidad: ☐ No Definida

## REFLEXIONES

# Plan B ante el retraso del megapuerto

por Carlos Mondaca Matzner.



“  
 Los puertos  
 requieren un  
 marco legal  
 adaptado a la  
 imprescindible  
 relación ciudad  
 puerto”.

De acuerdo al cronograma vigente, el megapuerto podría recibir a su primer portacontenedores -en el mejor de los casos- en 10 o 12 años más. El proyecto de megapuerto vivirá meses clave, en 2026 debería ingresarse la tercera adenda al Servicio de Evaluación Ambiental por parte de Epsa y, casi en paralelo, habrá cambio de autoridades a nivel central, pero también en el directorio -a lo menos- de la portuaria estatal. Con el término, en 3 años y 11 meses más, de las principales licitaciones marítimas de la región, es necesario preguntarse de qué manera se tendrán muelles acordes al estándar portuario actual y qué deberá hacer el gobierno del Presidente electo José Antonio Kast para enfrentar el desafío de mantener competitivo el comercio exterior nacional.

Los puertos requieren un marco legal adaptado a la imprescindible relación ciudad puerto y a la operación del crimen organizado en nuestra frontera marítima.

De cara al impostergable término de la concesión del actual STI y la relicitación de dicho frente de atraque, es urgente pensar en aquello como un “Plan B” que mantenga el comercio exterior de Chile en el ritmo de crecimiento futuro, hasta que comience la construcción de nueva infraestructura. La idea no es nueva, la Cámara Portuaria de Chile (Camport) lo viene planteando hace años. Hoy el flujo de camiones, desde y hacia el puerto, vive interrupciones en el acceso a los terminales, pues estos no reciben camiones por un espacio de tiempo

que casi llega a cinco horas por día. Esto, se debe a detenciones por distintos motivos, situación que no solamente ralentiza la logística, también interrumpe la posibilidad de que los choferes descansen adecuadamente. Falta fiscalizar a las autopistas concesionadas que llegan al puerto, ambas operadas por Sacyr. Respecto a organismos fiscalizadores, como el SAG y Aduanas, queremos dotarles de un marco legal adaptado, que dote a los servicios aludidos de más medios y que permita una continuidad operativa para que trabajen 24/7. Asimismo, es necesario proteger a nuestros aduaneros de los agentes del crimen organizado.

Ante el escenario futuro, es vital contar con nueva tecnología no invasiva para la revisión más rápida de cargas, como son los pódicos *scanner*.

La nueva etapa que comenzaremos a vivir a partir de 2030, es el momento para que el Estado cambie la forma de relacionarse con la capital portuaria de Chile, se necesita que su municipalidad reciba directamente parte de las utilidades y que sus líderes tengan más injerencia en las decisiones estratégicas de su puerto. ¿Será el momento de tener al alcalde sentado en el directorio de Epsa? Yo creo que sí.

Para mantenernos competitivos, necesitamos más que una relicitación o renovación de contratos, necesitamos una adaptación de la actividad portuaria al momento que vivimos.