

Comisión de Evaluación Ambiental de Valparaíso lo otorgó por 12 votos a favor, ninguno en contra ni abstenciones:

San Antonio logra con aprobación unánime el permiso ambiental para su expansión portuaria

Tras seis años de tramitación ambiental, la portuaria estatal obtuvo la autorización para la infraestructura marítima más relevante del comercio exterior chileno.

MAURICIO SILVA

Hace 14 años partió el análisis de alternativas para emplazar la infraestructura portuaria de gran escala para la macrozona central de Chile. Seis años después, San Antonio fue elegido para ello, desplazando a Valparaíso. En 2020, su empresa portuaria aprobó la ingeniería de detalle del que pasaría a llamarse Puerto Exterior e ingresó a la iniciativa a Evaluación Ambiental. Y ayer, luego de seis años de tramitación ambiental, finalmente la inversión por US\$ 4.450 millones obtuvo una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) favorable.

No fue fácil asumir los impactos ambientales del proyecto. Se trata de un molo de abrigo de casi 4 kilómetros de largo y explanadas que cobijarán dos terminales de 1.730 metros cada uno a construir en cuatro etapas hasta alcanzar su máximo potencial de 6 millones de TEU (60 mills. de toneladas) al año.

La estatal Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA) debió hacerse cargo de 2 mil observaciones formuladas por 24 servicios públicos y cuatro municipalidades y de otras 5 mil 200 planeadas en tres procesos de participación ciudadana y una consulta indígena propiciadas por once grupos que se definieron como mapuches lakkenches y changos. Ellos alegaron desarrollar actividades tradicionales en la desembocadura del río Maipo, incluyendo la ancestral pesca de chinchorro.

La firma asumió 22 medidas



Pasos Tras obtener la RCA, el proyecto debe continuar con la licitación internacional iniciada el año pasado para adjudicarla a fin de 2026. El inicio de obras habilitantes asociadas se proyecta para 2027.

de compensación y mitigación, 50 compromisos ambientales voluntarios y 21 planes de seguimiento, establecidos sobre la base de cien estudios científicos para definir líneas base e impactos. Ello llevó ayer a los 10 seremis con competencia ambiental, incluyendo Salud, que mantenía observaciones, al delegado presidencial de la Región de Valparaíso, Manuel Millones, y a la directora regional (s) del Servicio de Evaluación Ambiental, Esther Parodi, a dar en forma unánime una RCA favorable.

El principal conflicto socioambiental que debe enfrentar apunta al sistema de humedales de la desembocadura del Maipo, protegido en su ribera sur con

una declaratoria en 2020 como Santuario de la Naturaleza Humedal Río Maipo y en la ribera norte con el reconocimiento en 2024 como el Humedal Urbano del sistema de lagunas de Lloileo "Ojos de Mar".

Para abordarlo, entre las medidas comprometidas figura la mantención de puentes ecológicos entre las áreas fragmentadas y la protección del el humedal urbano Ojos de Mar, donde proyecta el Parque Lagunas de Lloileo. A ello suma un paseo peatonal sobre el nuevo molo de abrigo y la remodelación del Parque DyR. Serán un total de 60 hectáreas de paseos y parques.

También se rehabilitará la plaza Pacheco Altamirano, además

de reasentar 217 predios de las poblaciones Brisamar y Juan Aspeé, así como programas vinculados con la pesca con chinchorro y con la promoción de los grupos indígenas reclamantes.

"Chile debe recuperar su posición mundial en transferir cargas"

El gerente general (i) de EPSA, Fernando Gajardo, destacó que hace cien años que no se construye un molo de abrigo en el país, por lo que es un desafío importante para la ingeniería chilena y las empresas contratistas.

Agregó que "Chile necesita recuperar su posición a nivel latinoamericano y mundial en la

transferencia de cargas de exportación y de importación".

El delegado presidencial Manuel Millones recordó que pese a que en la década de 1990 Chile bregó por ganar la carrera para consolidar corredores oceánicos entre el interior del continente y el Asia a través del Pacífico con la construcción de un puerto de gran escala, Perú concretó primero su megapuerto con inversiones chinas en Chancay, cerca de Lima.

"No podemos seguir discutiendo dónde colocamos los puertos, hay que resolverlo", planteó, recordando que "esta fue una gran tramitación de largos años, las dificultades que se fueron resolviendo una a una por los mismos servicios y la comunidad que hicieron planteamientos".

De hecho, durante la tramitación del EIA ocurrieron las declaratorias que brindaron protección oficial del Estado a los humedales de la desembocadura y aunque EPSA al inicio se opuso, terminó alcanzando acuerdos. A su vez, surgió la megatoma de San Antonio, poco antes de que ingresara a trámite el proyecto de Puerto Exterior, lo que desalentó al MOP de proyectar un nuevo acceso portuario norte. El desalojo, de la mitad de los terrenos usurpados, interrumpido tras partir en enero, será retomado a partir del 15 de junio.

Impacto en el empleo

EPSA aportará US\$ 1.950 millones para construir las obras de abrigo, dársena, áreas de respaldo y vías de acceso, además de las

medidas de mitigación y compensación ambiental. Otros US\$ 2.500 millones serán aportados por privados mediante concesiones para construir, habilitar y operar los sitios portuarios.

En 2025, el actual puerto de San Antonio transfirió 2 millones de Teus. La primera fase de la expansión portuaria sumará una capacidad de 1,5 millones de Teus adicionales, y su habilitación debe concluir hacia 2033 o 2034, antes que la infraestructura actual alcance su techo de 2,6 millones de Teus.

Por eso, EPSA inició el año pasado la licitación pública internacional. Hoy participan Van Oord Dredging and Marine Contractors B.V. (Países Bajos), Jan de Nul N.V.

(Bélgica), China Harbour Engineering Company Ltd. (China), Dragados Sacyr Obras Portuarias S.A. (España) y Acciona-Hyundai (España/Corea del Sur).

El próximo 10 de julio se abrirán las ofertas técnicas, en agosto las económicas para adjudicar el contrato a fines de año.

Construir Puerto Exterior requerirá 1.500 trabajadores en promedio, con un peak de 2.800. En su operación, generará 2.000 empleos portuarios, junto con nuevas oportunidades en logística, transporte, mantenimiento, comercio local y servicios. Se sumarán a las 3.200 personas que hoy trabajan en terminales y servicios portuarios.

Al 2055, el proyecto proyecta un Valor Agregado Bruto directo superior a US\$ 1.000 millones anuales en la provincia, cuadruplicando la actividad económica directa del puerto actual.

INGRESOS
 Las patentes municipales portuarias pasarán de US\$ 800 mil a US\$3,2 mills. en 2055.