

Exministros y expertos cierran filas por Puerto San Antonio y advierten que postergarlo pondría a Chile "al límite"



■ Para los especialistas, el proyecto del Puerto Exterior es clave para evitar congestión logística, mantener la competitividad y sostener la posición del país en las rutas internacionales.

POR LAURA GUZMÁN

Hace algunos meses, el presidente de la Compañía Sudamericana de Vapores, Óscar Hasbún, había planteado que para Chile era más rentable postergar el desarrollo del Puerto Exterior de San Antonio. En cambio, propuso potenciar y ampliar los puertos a lo largo del país, argumentando que tiene más sentido desarrollar infraestructura cerca de los distintos centros de producción que exporta Chile.

Ahora, al parecer, el gobierno de José Antonio Kast tendría prioridades similares. Tal como publicó **Diario Financiero**, el ministro de Transportes, Louis de Grange, deslizó en una reunión con exautoridades y representantes de la industria que, pese a la importancia del Puerto Exterior, el Ejecutivo pondría mayor foco en la ampliación del Puerto de Valparaíso, entre otros motivos, por restricciones de financiamiento.

Según trascendió, desde el Gobierno también se habría transmitido que, más que concentrar una gran inversión en un solo terminal, la estrategia podría apuntar a distribuir los recursos y potenciar



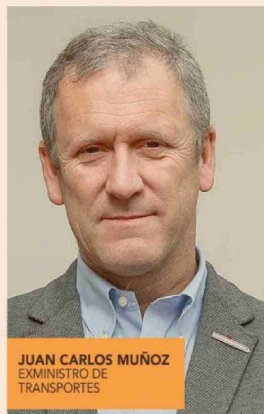
GLORIA HUTT
EXMINISTRA DE TRANSPORTES

distintos puertos del país.

En ese escenario, comenzaron a surgir dudas respecto de si realmente es necesario avanzar con el Puerto Exterior de San Antonio. Y tanto exautoridades como expertos coinciden en una respuesta: que es necesario y urgente.

Las necesidades

Actualmente, las cifras muestran que, en conjunto, los puertos de Valparaíso y San Antonio suman



JUAN CARLOS MUÑOZ
EXMINISTRO DE TRANSPORTES

una capacidad optimizada que no supera los cuatro millones de contenedores al año. Bajo ese supuesto, el exministro de Transportes del gobierno de Gabriel Boric, Juan Carlos Muñoz, sostuvo que incluso los escenarios más conservadores proyectan que la demanda alcanzará ese límite antes de 2035.

"Así, la construcción de un nuevo terminal portuario para enfrentar este crecimiento se vuelve imperativo", enfatizó Muñoz.

El exministro agregó que este proyecto también pone en juego "la credibilidad del país", considerando que ha sido impulsado por distintos gobiernos desde hace años.

"Hoy tenemos una licitación abierta por la construcción del molo de abrigo que ha captado la atención de algunas de las principales empresas constructoras de este tipo de infraestructura a nivel mundial. El proyecto también ha recibido ofertas de bancos multilaterales para su financiamiento. No en vano este es el mayor proyecto de infraestructura portuaria que se está desarrollando en el continente", recalcó.

En la misma línea, la exministra de Transportes del segundo gobierno de Sebastián Piñera, Gloria Hutt, afirmó que el Puerto Exterior es "absolutamente necesario", enfatizando que contar con una capacidad portuaria de gran escala es estratégico para el país.

"No tenemos holgura para resistir congestión portuaria, es necesario partirlo hoy; es necesario para mantenernos en las rutas internacionales. El rol estratégico y de gran escala de San Antonio permitirá modernizar operaciones, automatizar procesos e incorporar sistemas mucho más modernos. Eso no lo reemplaza ningún otro

puerto", sostuvo.

De todas formas, Hutt y Muñoz coincidieron con la tesis de fortalecer otros terminales portuarios, aunque aclararon que se trata de una estrategia complementaria y no sustitutiva al Puerto Exterior.

Los riesgos

Desde el mundo técnico, la doctora en Planificación Urbana y Transporte de la Universidad Andrés Bello, Beatriz Mella, coincidió con las exautoridades y advirtió que postergar el proyecto podría dejar al país "llegando tarde" a un límite que se encuentra cada vez más cerca.

Mella explicó que no respetar el cronograma previsto tendría impactos relevantes sobre la eficiencia logística, pudiendo derivar en escenarios de congestión portuaria.

Según detalló, eso eventualmente podría traducirse en atrasos en la descarga de naves y dificultades para el abastecimiento de ciertos productos, generando efectos en cadena sobre los costos logísticos y, finalmente, sobre los consumidores.

"Si llegamos al límite, se reflejará rápidamente una crisis que impactará directamente a todos los chilenos. Cancelar o retrasar este proyecto sería un riesgo país gigantesco", concluyó la académica.