

PUERTO EXTERIOR EN SAN ANTONIO:

**Infraestructura clave
para Chile.**

CUADERNOS DEL CPI

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

*Este Cuaderno es el extracto del Diálogo del CPI número 49 sobre “**Puerto Exterior en San Antonio: Infraestructura clave para Chile**” realizado el 26 de septiembre de 2020. En esta actividad se contó con las exposiciones de **Franco Brzovic**, presidente del directorio Puerto de San Antonio, **Luis Knaak**, gerente general Proyecto Puerto Exterior de San Antonio, **Ricardo Montecino**, gerente de Planificación y Control de Gestión de Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), **Sabah Zrari**, doctora en Ciencias Políticas y consultora internacional. **Carlos Cruz**, director ejecutivo del CPI, fue el encargado de la introducción y dirección del encuentro.*

El Diálogo N°49 del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) contó con una asistencia de más de 100 personas, entre especialistas e interesados en el tema.

CONTENIDO

I.	Resumen Ejecutivo	4
II.	Introducción y Exposiciones	6
	Exposición de Franco Brzovic	7
	Exposición de Luis Knaak	9
	Exposición de Ricardo Montecino	11
	Exposición de Sabah Zrari	13

I. Resumen Ejecutivo

La capacidad portuaria es una variable clave para el desarrollo del comercio exterior y el crecimiento económico del país. Los volúmenes de carga van a seguir creciendo y se requiere anticipar la demanda portuaria con una mirada de largo plazo. Asimismo, la logística del transporte de carga hacia y desde los puertos representa un componente esencial para una fluida y creciente movilización de los productos, el ferrocarril de carga es una opción preferente para el transporte de determinados bienes en tanto su servicio esté asociado a centros intermodales modernos y eficaces. Puerto, ferrocarril e intermodalidad de transporte forman parte de un engranaje común dentro un tema-país estratégico.

El Dialogo N°49 del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), estuvo dedicado a conocer más de cerca la evolución del proyecto Puerto Exterior de San Antonio, un puerto de “gran escala” que estará en servicio en 2030 y que representa una mega inversión con muchas etapas y procesos involucrados. El Puerto Exterior es una de las mayores obras de infraestructura de los últimos años y permitirá aumentar significativamente la capacidad portuaria del país, respondiendo así a las demandas de una economía abierta y un comercio exterior dinámico. El proyecto y sus aspectos técnicos van avanzando según el cronograma, mientras su tramitación medioambiental empieza a fines de octubre próximo. La instancia de participación ciudadana en el proyecto -con fechas, etapas y procesos definidos- comienza en 2021 y concluye en 2022 con la resolución de sus observaciones y la calificación ambiental del proyecto.

Sin embargo, hay demandas de otro tipo para las grandes obras de infraestructura. Así, un tema recurrente en las exposiciones reafirmó la responsabilidad y el compromiso que deben tener los grandes proyectos con las personas, la comunidad y la ciudad. Se habló

de “poner en el centro a las personas”, de engranar puerto y ciudad, de las externalidades, de los asuntos medioambientales y de entorno. En definitiva, de hacerse cargo de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad. Tanto desde el Puerto de San Antonio como de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) fueron explícitos en este enfoque, y también la expositora en su análisis más general sobre las obligaciones de empresas y autoridades frente al impacto de las grandes obras de infraestructura sobre comunidades y personas.

II. Introducción y exposiciones

Resulta de alto interés conocer los avances de los diferentes procesos involucrados en el proyecto Puerto Exterior de San Antonio, es una obra de infraestructura que compromete grandes recursos y esfuerzos y que potenciará el desarrollo de nuestro comercio exterior a través de una expansión significativa de la capacidad portuaria. El ferrocarril de carga, por cierto, es una pieza crucial para el éxito del proyecto.

El Puerto Exterior provocará impactos de diverso tipo en la comunidad de San Antonio, tanto en las personas como en diversas actividades. Ciudad y puerto deben buscar una integración de calidad, y por cierto muy superior a la que existe hoy en día. Sabemos que San Antonio es una zona con carencias significativas y que ha sido castigada por circunstancias de diverso tipo. Las inversiones próximas y la posterior operación del Puerto Exterior representan una gran oportunidad para inaugurar un nuevo tipo de integración entre obras y personas de la comunidad con ocasión de un gran proyecto de infraestructura. El centro de obras, como el Puerto Exterior de San Antonio, debe estar puesto en las personas y su calidad de vida en un sentido amplio; las empresas del sector de la infraestructura no pueden estar ajenas a estos nuevos requisitos.

Entendemos que esta iniciativa requerirá la participación y el apoyo constante de diversas entidades, y también de nuevos encuentros. Desde el CPI hemos participado activamente en el tema portuario y pretendemos que el material originado en este conversatorio se junte a otros y de lugar a una propuesta sólida y sustancial que sea presentada a las candidaturas presidenciales en 2021.

EXPOSICIÓN DE FRANCO BRZOVIC

PRESIDENTE DEL DIRECTORIO PUERTO DE SAN ANTONIO

El Puerto Exterior de San Antonio es el proyecto de infraestructura más importante de los últimos años y se traduce en la disponibilidad de un puerto de “gran escala”, es la concreción de una iniciativa que responde a una política de Estado y transversal en tanto ha involucrado a tres gobiernos. El proyecto respondió a la idea de llegar a tiempo para los desafíos de capacidad portuaria en el futuro, teniendo presente que el 80% del comercio mundial se mueve por barcos.

Las personas y la comunidad están en el centro de la gestión del Puerto Exterior: es el objetivo número uno del proyecto. Toda obra de infraestructura afecta la vida de las personas. No se trata solo de compensaciones ante posibles impactos negativos, sino de armonizar los diversos aspectos en juego de esta megainversión. Por ejemplo, los asuntos medioambientales, la calidad del entorno y las externalidades positivas (educación, comunicación). El proyecto no sólo proveerá empleos directos, sino también demandará la creación de trabajos y actividades muy apropiados para el emprendimiento y el desarrollo de las personas.

La iniciativa conllevó la necesidad de reestructurar el gobierno corporativo de la empresa, creándose cuatro comités que supervisan y monitorean el avance del proyecto en sus diferentes aspectos; fue una decisión adecuada a la luz de su desarrollo a la fecha. Los comités son presididos por directores de la empresa y en todos ellos hay al menos un director.

Resulta crucial que el primer sitio del Puerto Exterior entre en funciones efectivamente en 2030. Así, y aunque es difícil realizar predicciones en estos momentos, las cifras que se manejan en los sectores público y privado sobre cargas estimadas y capacidad portuaria del país indican que habrá problemas y mayores costos significativos para el país de no cumplirse el cronograma del Puerto.

EXPOSICIÓN DE LUIS KNAAK

GERENTE GENERAL PROYECTO PUERTO EXTERIOR DE SAN ANTONIO

El Puerto de San Antonio es el primer puerto del país, ocupa el 8° lugar a nivel latinoamericano y entrando en operación el Puerto Exterior, se convertirá en el segundo de mayor extensión en la región detrás del nuevo Puerto de Veracruz, en México. En 2019 movilizó 22,6 millones de toneladas de carga, las que aumentarán en seis millones a partir de 2030, en forma gradual y de acuerdo a la demanda. Puerto Exterior, con una inversión total de US\$ 3.600 millones, asegurará el comercio nacional en el largo plazo enfrentando a tiempo la demanda de nueva infraestructura portuaria y aumentando la competitividad del país; podrá acoger naves de 400 metros de eslora, lo que hoy hacen puertos en Perú y Ecuador, y que constituye el estándar actual del comercio internacional. Este puerto de "gran escala" dispondrá de dos terminales de carga de 1,73 km. cada uno, y un rompeolas de cuatro km. Los empleos directos provistos por el proyecto llegan a 2.200 puestos, a los que se sumarán otros 2.000 en su fase de operación.

En el avance del proyecto durante el período 2009-20 se han realizado los siguientes estudios principales:

- Ingeniería de Factibilidad, Básica y de Detalles de Obras de Abrigo;
- Modelado Físico a Escala Reducida;
- Línea Base Ambiental;
- Estudio de Impacto Ambiental;
- Modelo de Negocios y Estudios de Terreno.

La etapa de aprobación de estos y otros estudios y requerimientos técnicos se ha radicado mayormente en 2019-20. Por su parte, los procesos de licitación y de estrategia de financiamiento de diseños y obras, junto a la obtención de la resolución de calificación ambiental, están programados para 2021-2022.

El ingreso del proyecto al Sistema de Evaluación Ambiental, en octubre de este año, constituye un hito importante en la implementación del Puerto Exterior. Entre fines de 2020 y mediados de 2022 se llevará a cabo el proceso completo de consultas y observaciones de la comunidad frente al proyecto, con sus resoluciones respectivas. Esta instancia de participación ciudadana, asumida plenamente por el Puerto de San Antonio, tiene etapas y plazos estimativos ya definidos, con acceso y conocimiento del expediente, reuniones con la comunidad y formulación de observaciones. La Resolución de Calificación Ambiental del proyecto está prevista para mediados de 2022.

Respecto del Estudio de Impacto Ambiental, es importante destacar que en la evaluación de impactos se identificaron 69 potenciales impactos, 13 de ellos significativos. También, se tomaron 13 compromisos ambientales voluntarios y en las acciones previas se verificó un proceso de participación ciudadana anticipada sobre nueve grupos de interés. Existen obras importantes adicionales a la construcción del Puerto Exterior que suman varios miles de millones de US\$, y que se indican a continuación, con sus montos estimados:

- Ruta de la Fruta (US\$ 580 millones),
- Relicitación Ruta 68 (US\$ 536 millones),
- Acceso Norte (US\$ 22,2),
- Puente Lo Gallardo II (US\$ 66 millones),
- Corredor Ferroportuario (US\$ 1.500 millones),
- Antepuerto Alto San Antonio (s/cifra),
- Otras obras Puerto Exterior (s/cifra).

Para 2030, el Puerto de San Antonio dispondrá de un puerto exterior de primer nivel, mejor conectividad vial y ferroviaria; espacios públicos para la familia; desarrollo económico, social y cultural; educación y perfeccionamiento; generación de empleos; parques naturales y entorno de calidad. Se destacan los nuevos paseos, parques naturales y la conservación del Santuario de la Naturaleza Humedal Río Maipo. Asimismo, el proyecto contribuirá a separar adecuadamente las áreas industriales del resto de la ciudad. En definitiva, el Puerto de San Antonio está comprometido con todas las etapas técnicas necesarias de la obra Puerto Exterior y también con sus impactos y beneficios sobre la calidad de vida de las personas.

EXPOSICIÓN DE RICARDO MONTECINO

GERENTE DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN DE EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (EFE)

El propósito de EFE es contribuir al desarrollo económico y social del país, mediante el aumento de la productividad, mejoramiento de la calidad de vida, cuidado del medio ambiente e integración territorial. El plan “Chile sobre rieles” de EFE contempla una inversión de US\$ 5.500 millones a 2027 y que aspira a duplicar el transporte de carga y triplicar el número de pasajeros respecto de 2018, y a eliminar el déficit operacional.

El puerto de San Antonio ha tenido un crecimiento de más de un 50% en la transferencia de contenedores en los últimos cinco años. Se proyecta una demanda para todo el Puerto, incluido el puerto exterior, que superará los siete millones de TEUS para el año 2045. El ferrocarril de carga es un complemento indispensable para la total viabilidad del proyecto y deberá estar preparado para captar un porcentaje relevante de los volúmenes a movilizar.

Respecto del proyecto del Puerto Exterior y sus requerimientos, EFE ha venido trabajando estrechamente con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el Puerto de San Antonio. El compromiso de la empresa con la política pública es total y para ello trabajaremos en desarrollar los componentes para responder a la expansión de demanda del Puerto. En EFE, se está llevando a cabo un cambio significativo en la organización y se ha definido una plataforma logística ferroportuaria que implica inversiones por US\$ 350 millones entre 2021 y 2030, y de US\$ 1.000-1.200 millones entre 2031 y 2045.

El tren es eficiente en la combinación toneladas-kilómetros: altos volúmenes o largas distancias. El caso del corredor a San Antonio apunta a captar grandes volúmenes. La intermodalidad es clave para aumentar la participación del ferrocarril. Se requieren altos niveles de eficiencia para disminuir los costos logísticos y lograr tarifas competitivas para el ferrocarril.

La política pública define que el óptimo social se logra con una participación relevante del modo ferroviario en el corredor. Para ello, se está llevando a cabo un análisis de las unidades de negocio que podrían participar del desarrollo del corredor, estudiando distintos niveles de participación privada alineados con los objetivos del proyecto. Tal modelo debe convivir con distintos servicios, tipos de carga, operadores, inversiones públicas y privadas y la eficiencia en el uso de infraestructura compartida. Para ello se debe trabajar no solo en mover volúmenes, sino también en cubrir eficientemente lo que ocurre en ambas puntas de los servicios, mejorando la forma en que se saca la carga y se la lleva a sus diferentes destinos.

Están definidas algunas etapas de desarrollo inicial que permitirán entregar la oferta ferroviaria necesaria en función de los requerimientos de demanda del Puerto San Antonio. Entre 2020 y 2022 se realizarán obras de rehabilitación de la vía entre Melipilla y San Antonio, se construirá el Terminal Intermodal Barrancas y se materializarán desvíos de 600 metros. Hacia el futuro, se espera contar con un corredor que permita la circulación de trenes más largos (hasta 1.250 metros) y un centro de intercambio modal en la Región Metropolitana.

EXPOSICIÓN DE SABAH ZRARI

CONSULTORA INTERNACIONAL

¿De qué manera el Puerto Exterior de San Antonio es una oportunidad? Primero, pensando que el puerto es un medio y no un fin en sí mismo. Después, entendiendo que la ciudad puerto es una comunidad humana, con sus interacciones, intereses y representaciones del mundo; un puerto es mucho más que nodos de comercio. El Puerto Exterior debe concebirse como un proyecto de desarrollo para la gente, lo cual implica:

- (i) Inscribirlo en una estrategia territorial, y en la complejidad de una ciudad portuaria,
- (ii) Construir un significado sociopolítico,
- (iii) Innovar. Los puertos son un factor clave en la identidad, la integración y el desarrollo de Chile y en su política oceánica.

Es importante, por otra parte, la forma de presentar y comunicar un proyecto de envergadura. También, se trata de incorporar los intereses de la sociedad civil (la comunidad, las personas, las pymes y las empresas más grandes, las asociaciones y organizaciones diversas). Respecto del Puerto, y en realidad de cualquier obra de infraestructura, es necesario alcanzar su desarrollo sostenible donde confluyen además las condiciones del territorio (físicas, humanas y el tejido económico), las ideas, los intereses y las instituciones. Ciudad y puerto sostenibles, en definitiva, es el resultado de la conjunción armónica de cuatro factores: interdependencia económica, recursos compartidos, calidad de vida y cohesión social que implica confianza.

San Antonio tiene un valioso activo: la confianza y la identificación de sus habitantes hacia el puerto. La gente está orgullosa del puerto. Es el resultado de un trabajo de años de la empresa, el que debe seguir perfeccionándose. Es una confianza construida, pero nada es para siempre.

Al momento de una propuesta sostenible e integral para el Puerto, la pregunta no es ¿qué puerto queremos para San Antonio y para Chile?, sino ¿qué país, región y ciudad queremos y en qué contribuirá el Puerto Exterior al desarrollo de San Antonio (lo que incluye comuna, ciudad y región), de su gente, y del país? Chile de los años 2000 no es el Chile de los 90's: implica un diseño distinto de los proyectos. Aprendamos de HidroAysén para no repetir los mismos errores.

Debe tenerse presente que todos los puertos del mundo han tenido dificultades y conflictos por sus impactos; un caso significativo es el puerto de Rotterdam desde los años 60. Es importante una correcta definición y actuación de la gobernanza para llegar a una *performance* satisfactoria. Es una gobernanza múltiple, en tanto está referida a la ciudad y el puerto, al clúster originado y al concepto amplio de ciudad portuaria.

Existen experiencias interesantes en las cuales el Puerto de San Antonio puede inspirarse, tanto en lo medioambiental (Dunkerque, Le Havre) como en la administración (Euromediterráneo y el Complejo Portuario Mejillones en Chile). No obstante, el desafío del Puerto es mantener un alto nivel de exigencia en su gestión de los asuntos señalados en esta exposición y que prioritariamente tienen que ver con la integración social y comunitaria y la calidad de vida de las personas.

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
127

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl