



Ampliación del puerto de San Antonio no tiene trabas técnicas ni ambientales, ahora sufre “estrechez fiscal” señala el Gobierno

Posted on Junio 11, 2026

El Ejecutivo calificó de “extremadamente complejo” costear los USD 1.950 millones que requiere la obra pública habilitante, por lo que ya se evalúan alternativas con la banca multilateral.

El Gobierno de Chile reconoció formalmente que el financiamiento del megaproyecto Puerto Exterior de San Antonio enfrenta un escenario “extremadamente complejo”. De acuerdo con las autoridades, la alta inversión pública requerida para las obras iniciales competiría directamente con el presupuesto destinado a demandas sociales prioritarias, informó días atrás el medio portalportuario.cl

Los reparos apuntan específicamente al costo de construcción del molo de abrigo, una obra habilitante colosal que demanda una inversión estatal estimada en USD 1.950 millones (aproximándose a los USD 2.000 millones según los últimos balances). Sin esta infraestructura previa, los concesionarios privados no pueden iniciar la construcción ni operación de los nuevos terminales.

El dilema financiero de la macrozona central

Este planteamiento fue expuesto por el biministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y Obras Públicas (MOP), Louis de Grange, durante el último encuentro privado del Consejo de Políticas de Infraestructuras (CPI). Aunque inicialmente la cita fue reservada, el CPI hizo pública el acta oficial del evento en el documento titulado *“Cuadernos del CPI: Prioridades logísticas, desarrollo portuario, modernización normativa y visión sistemática de la infraestructura”*, consigna el portal.

En el apartado “Desafíos Financieros en los Megaproyectos de la Macrozona Central”, la exposición de De Grange aclaró que el proyecto —concebido hace más de una década y con miras a iniciar operaciones en 2037— sigue siendo una prioridad para el Gobierno, pero sinceró que el freno actual no es técnico ni ambiental, sino estrictamente de caja fiscal.

“Financiar esta suma con recursos del presupuesto nacional resulta extremadamente complejo, dado que compete directamente con urgencias sociales como la construcción de hospitales, viviendas o escuelas”, señala el documento oficial del CPI.

Ante este panorama, el Ejecutivo confirmó que ya se están explorando fórmulas de financiamiento internacional y esquemas con la banca multilateral para viabilizar la megaobra sin desproteger las arcas fiscales.

Valparaíso como contraparte: Viabilidad y financiamiento privado

El informe del CPI también reveló el contraste que hizo el biministro respecto al proyecto de ampliación portuaria de Valparaíso, el cual presenta un modelo financiero y temporal “diametralmente distinto” y mucho más ágil.

Al aprovechar obras de abrigo ya existentes, la expansión en Valparaíso requiere una inversión notablemente menor, cercana a los USD 800 millones, destinados de forma directa a frentes de atraque y zonas de respaldo logístico.

Esta característica permite que la iniciativa sea financiada en su **integridad por capitales privados** a través del modelo tradicional de concesiones, otorgándole una viabilidad mucho mayor para materializarse en el corto plazo.

Comité técnico al rescate del Puerto Exterior

Ante la evidente estrechez del erario público, el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) anunció un compromiso para destrabar el futuro de San Antonio.

La corporación articulará un comité técnico de alto nivel que aprovechará la experiencia de exministros de Hacienda integrantes del organismo. Este equipo tendrá la tarea de estudiar, diseñar y proponer al Ejecutivo fórmulas alternativas de financiamiento y mitigación de riesgos de largo plazo, buscando una salida que salve el megaproyecto portuario sin poner en riesgo la estabilidad fiscal del país.

El Maipo