



Camport responde a EPSA: “Esperar al 2038 sin ampliar la capacidad en San Antonio es una apuesta de alto riesgo”

Posted on Julio 30, 2026

El estudio elaborado por Port Consultants Rotterdam (PCR), encargado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), volvió a poner sobre la mesa el debate sobre los plazos del proyecto Puerto Exterior de San Antonio. La investigación, que analizó en detalle el sistema logístico portuario del país, cuestionó la urgencia de desarrollar la megaobra en los tiempos actualmente contemplados y propuso, en cambio, postergarla hasta que los volúmenes de comercio exterior efectivamente la justifiquen.

En su lugar, el informe sugiere concentrar los esfuerzos en la ampliación del puerto de Valparaíso y en otras iniciativas posibles dentro del actual recinto de San Antonio, opciones que —según los consultores— entregarían la capacidad suficiente para absorber los flujos proyectados.

La conclusión no tardó en generar reacciones. El presidente de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), Sergio Merino, cuestionó públicamente el estudio, señalando que adolecía de falta de datos y que no reflejaba el panorama completo de la operación en el terminal sanantonino. Frente a esas críticas, el

presidente de Camport, Daniel Fernández, salió a responder punto por punto, tal como consigna el portalportuario.cl

La discusión por las cifras

Uno de los principales reparos de Merino apuntaba a los parámetros usados por PCR para proyectar los volúmenes de carga, entre ellos la cantidad de TEU consideradas y los segmentos de carga incluidos en el análisis. Fernández explicó que la diferencia de entre 300.000 y 500.000 TEU que menciona EPSA se debe a que el estudio, de manera deliberada, excluye las reestibas, los transbordos y el cabotaje.

La razón, según Camport, es metodológica: el objetivo del informe es medir la demanda real que genera la actividad económica del país, y ni las reestibas —maniobras de las grúas dentro de la misma nave, que no ocupan patios ni salen por las puertas del terminal— ni los transbordos —decisiones comerciales de las navieras ajenas al crecimiento orgánico de Chile— responden a ese criterio. Los contenedores vacíos, en cambio, sí quedaron incorporados en el cálculo, con un promedio de 0,70 millones de TEU de importación y exportación para la macrozona centro.

Sobre la observación de que la metodología aplicaría mejor a puertos de cargas especializadas que a uno tan diverso como San Antonio, Fernández detalló que el estudio revisó decenas de sectores y commodities a nivel nacional —desde fruta, pesca y madera hasta cobre, sal y combustibles—, un levantamiento que en conjunto representaría más del 90% del tonelaje transferido en el país. El foco puesto en el retail y la fruta de la macrozona centro, aclaró, responde a que son los rubros que más presionan la capacidad, no a que sean los únicos considerados. También precisó que el vino, el papel, la madera y el cobre están incluidos en el cálculo de demanda, junto a otros “commodities adicionales de menor relevancia” como el maíz, el trigo, el cemento o los abonos.

¿Peak de carga o tendencia estructural?

EPSA sostiene que las cifras ascendentes actuales, que superarían las proyecciones del estudio, respaldan la necesidad del Puerto Exterior. Camport, sin embargo, sostiene que el peak de transferencia registrado en 2025 no obedece a un crecimiento estructural: la demanda se habría mantenido estable, entre 4,0 y 4,5 millones de TEU, durante la última década. Ese repunte puntual, según el estudio, respondería a un desbalance transitorio de contenedores vacíos y a procesos de recontenerización rezagados desde la pandemia, más que a un cambio de tendencia.

Medidas de corto plazo antes que grandes inversiones

El informe también propone medidas “soft” para aliviar la operación portuaria, como ampliar el horario de circulación de camiones, algo que EPSA relativiza por los riesgos de seguridad vial que implica. Fernández

respondió que el estudio sí cuantifica esas ineficiencias: la pérdida del tercer turno de camiones castigaría la capacidad real del sistema entre un 10% y un 25% según el terminal, mientras que las restricciones horarias de servicios públicos como Aduanas y el SAG restarían un 5% adicional de productividad. Sobre esa base, Camport insiste en que recuperar eficiencia operativa debiera ser el paso previo antes de comprometer inversiones millonarias en infraestructura física.

Un plan B ante un eventual aumento de la carga

Consultado sobre qué pasaría si la demanda efectivamente creciera por sobre lo proyectado, Fernández señaló que el propio estudio contempla ese riesgo mediante un “escenario alto” y un capítulo de mitigación, cuya recomendación es continuar en paralelo con la ingeniería y la tramitación de permisos del proyecto, sin necesidad de acelerar su construcción. En esa línea, aclaró que ni el estudio ni Camport plantean desechar ni reiniciar la iniciativa, sino entender la planificación portuaria como un proceso continuo que no debe perder sus plazos de maduración, ordenando la secuencia de inversión: primero las ganancias de eficiencia, después la infraestructura mayor.

La licitación en dos partes

Respecto a la decisión de EPSA de dividir la licitación del Puerto Exterior en dos procesos —uno para las obras habilitantes y otro para el molo de abrigo—, Fernández fue enfático en que la definición sobre el proyecto de gran escala y su esquema de licitación corresponde a la empresa portuaria y al Estado. Con todo, reiteró la posición de Camport: la propuesta de EPSA de una licitación corta, de ocho años a partir de 2030, en espera del proyecto de gran escala, constituye una apuesta riesgosa que podría dejar a la zona central con problemas de congestión durante la próxima década si no se suma más capacidad que la que aportaría por sí solo el proyecto de Valparaíso.

“Ni el estudio ni Camport proponen no invertir en San Antonio”, insistió Fernández, planteando en cambio una alternativa: extender la concesión del terminal de DP World y licitar STI a 20 años o más, en conjunto con la entrada en operación del proyecto de Valparaíso. Esa combinación, sostiene, permitiría atender la demanda sin comprometer inversiones de viabilidad económica y financiera incierta. Esperar hasta 2038 sin ampliar la capacidad en San Antonio, apostando a que el Puerto de Gran Escala supere todas las barreras ambientales, sociales, de ingeniería y de financiamiento que enfrenta, es —a su juicio— una apuesta de alto riesgo que dejaría al comercio exterior chileno en una posición vulnerable durante al menos una década.