

### EPSA destaca cercanía con Santiago y prepara tren para mover contenedores

El gerente general de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), Aldo Signorelli, aseguró que el sector privado de la ciudad está decidido a participar en las licitaciones si el Gobierno opta por esta zona para levantar el Puerto Gran Escala (PGE).

Signorelli estimó que la primera fase de este megaterminal podría ser inaugurada en 2023, cuando EPSA movilice unos 2,6 millones TEUs, cifra que se sitúa por sobre su capacidad instalada a esa fecha. En 2013, movilizarían 1,2 millones de TEUs. Entre las ventajas que señala EPSA para quedarse con el PGE están sus áreas de respaldo. La superficie actual del puerto es de 62 hectáreas (ha), donde operan los tres concesionarios, y posee otras 70 hectáreas.

EPSA destaca también la mayor cercanía con Santiago -unos 105 km- y sus enlaces con la línea ferroviaria, en particular la unión entre las estaciones Paine y Lolleo (108 km), vía que es usada para el movimiento de distintas cargas.

En mayo pasado, firmó un convenio de colaboración con la Agencia de Intercambio Comercial y Desarrollo de Estados Unidos, que ayudará a financiar un estudio de prefactibilidad de un proyecto de tren de carga de alta capacidad especializado en el transporte de contenedores, que unirá San Antonio con un centro de intercambio modal en la periferia poniente del Gran Santiago.

Se añaden actuales estudios de prefactibilidad técnica para construir la conexión de la Ruta 78 con la nueva área de respaldo portuario de EPSA. Se trata de un plan por US\$ 32 millones y de 3,5 kilómetros.

EPSA sostuvo que el PGE involucra inversiones por unos US\$ 2 mil millones en un plan de cuatro etapas. Se generarían 1.100 puestos de trabajo por mes en la fase de construcción y en la operación serían más de 1.500 trabajadores portuarios, los que laborarían en el terminal.

La obra estará formada por dos grandes terminales que tendrán una capacidad de transferencia de seis millones de TEUs. Asimismo, el proyecto está pensado en dos etapas, el cual cada uno tendrá capacidad de recibir 3 millones de TEUs al año. Cada uno de los dos muelles planificados contará con una longitud de 1.780 metros, a lo cual al finalizar la Fase-2 serán 3.560 metros en total. En ese sentido, cada muelle está diseñado para recibir atraques de 4 naves Clase E con capacidad para 15.000 TEUs. Cada sitio de atraque tendrá más de 20 hectáreas de respaldo. Agrega que tiene los frentes de atraques ideales para atender a nuevas naves de 400 metros de eslora y con 15,5 metros de calado.

"Hay cercanía de la comunidad con el objetivo, también de las autoridades locales y trabajadores portuarios. Es un anhelo", señaló Aldo Signorelli, gerente general de EPSA.

### **En la otra vereda: EPV**

"El puerto y la ciudad de Valparaíso presentan varios atractivos que nos posicionan como postulantes muy competitivos para un PGE, los que incluyen nuestro sistema logístico exclusivo con probada eficiencia, y destacado mundialmente. Se agrega un clima de paz social ejemplar, que nos ha permitido ofrecer la mayor disponibilidad portuaria en Chile", aseguró el gerente general de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), Harald Jaeger.

EPV prevé desarrollar el megaterminal en Yolanda, al oriente de la bahía. Considera el desarrollo de un frente de atraque de 1.770 metros con cuatro sitios capaz de atender naves de hasta 400 metros de eslora.

Considera 50 hectáreas de respaldo, de las cuales 30 son "ganadas al mar", según explicó la empresa. Esa superficie es para operaciones de patio y almacenamiento. La inversión estimada ronda los US\$ 1.500 millones y la entrada en operaciones se estima para mediados de la próxima década.

El terminal Yolanda permitirá transferir tres millones de TEUs al año, lo que representa el triple

de la capacidad de transferencia actual del puerto Valparaíso.

Se contempla un nuevo camino de dos kilómetros de extensión hacia Yolanda, a través de la quebrada Cabritería que enfrenta a la avenida España, lo que permitiría que los camiones no pasen por la ciudad.

También se contempla maximizar el uso de vías férreas existentes con la construcción de una estación intermodal. Ello, para movilizar la carga que provenga de los barcos o que se lleve hacia estos.

EPV señaló que el terminal Yolanda tiene ventajas geográficas, pues posee un abrigo natural otorgado por Punta Ángeles y, a la vez, generaría un impacto mínimo en la ciudad.

La firma aseguró que el PGE presentaría "excelentes condiciones batimétricas y, complementado con obras de dragado, permite lograr profundidades entre 17 y 19 metros, para dársena, círculo de maniobra de las naves y el canal de acceso".

Se consideran también medidas de integración urbana. Por ejemplo, una nueva playa y caleta en el sector de Portales, así como la reestructuración e integración de los paseos Barón, Wheelwright y Juan de Saavedra.

"Este es un proyecto trascendente para el crecimiento de largo plazo de Valparaíso", concluyó Harald Jaeger, Gerente General de EPV.

Fuente: El Mercurio, Santiago, a través de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl), revisado el 05-07-13