



**C**inco años y US\$ 13 millones se han invertido hasta ahora en el proyecto Copiaport-E, el “megapuerto ecológico” en la Región de Atacama, que esperaba empezar su construcción en julio, pero que podría extender su puesta en marcha hasta junio de 2025 por un nuevo plazo para desarrollar una consulta indígena.

“Es desalentador”, dice Nicholas Winters, presidente de Copiaport-E. “Cuando comenzamos este proyecto, entendíamos que el proceso regulatorio tomaría solo dos años y un tercio del dinero que hemos gastado. No hace falta decir que es difícil para cualquier negocio lidiar con este tipo de retrasos y sobrecostos, incluso teniendo en cuenta un margen relevante”.

Hemos recopilado, analizado y presentado una gran cantidad de datos ambientales y sociales, respondiendo a cada pregunta y problemas con abundante evidencia documental (estudios científicos) para abordar cualquier preocupación”.

—¿Qué implica la dilatación del plazo hasta 2025?

“Es una noticia terriblemente frustrante porque crea dificultades adicionales e innecesarias por las razones antes mencionadas. Somos una clase de inversionista protegi-

**“Cuando comenzamos este proyecto, entendíamos que el proceso regulatorio tomaría solo dos años y un tercio del dinero que hemos gastado”.**

**NICHOLAS WINTERS,**  
PRESIDENTE DE COPIAPORT-E

do, de acuerdo a las obligaciones de tratados internacionales vigentes de Chile, por lo que estos retrasos que aumentan los costos, la pérdida de buena voluntad y oportunidades, solo sirven para desalentar a otros que buscan oportunidades de inversión en Chile y en nuestro proyecto”.

Copiaport-E es propiedad de la Nación Apache Chiricahua, a través de la St. Matthew Assurance Limited (SMA), y este es el único proyecto que desarrollan fuera de Estados Unidos. El puerto considera la construcción y operación de un terminal marítimo entre las comunas de Caldera y Copiapó, específicamente en el sector de Punta Cachos, y representa una inversión de US\$ 450 millones. El puerto estará destinado a la recepción, almacenamiento, recuperación y embarque de graneles limpios (como maíz, trigo o soya proveniente de Argentina); descarga de fertilizantes; transferencia de contenedores y carga en general.

Recientemente el Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Atacama extendió la suspensión del plazo para el procedimiento de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental hasta el 30 de junio del 2025, ya que se exige un nuevo proceso de consulta indígena, pues detectó que el proyecto generaría una “afectación directa sobre los Grupos Humanos Pertenecientes a Pueblos Indígenas (GHPPI)”.

—¿Cómo ha impactado la tramitación en los planes iniciales?

“Hemos realizado una evaluación de impacto ambiental extraordinaria en términos de la exhaustividad de la información recopilada y las medidas ofrecidas.

Es lamentable que un proceso de este tipo

**Inversión por US\$ 450 millones lleva cinco años de tramitación ambiental:**

## “MEGAPUERTO ECOLÓGICO” EN COPIAPÓ SUFRE NUEVO RETRASO luego que SEA de Atacama pidiera sumar consulta indígena

La nación Apache Chiricahua (EE.UU.) suma cinco años de tramitación y US\$ 13 millones gastados en el proyecto —un terminal de graneles limpios y otro de carga entre Caldera y Copiapó—, que esperaba iniciar su construcción en julio pasado. Esta iniciativa comenzó con el brasileño Eike Batista en 2008, quien finalmente desistió y la vendió a los norteamericanos en 2019. • **GUILLERMO V. ACEVEDO**



Proyecto Copiaport-E en la costa, cerca de Caldera.

### Proyecto comenzó en 2008 con Eike Batista

El proyecto inicial data del año 2008, pero entonces consideraba una infraestructura mayor, e incluso un complejo hidroeléctrico. Durante años, el empresario brasileño Eike Batista a través de OMX Operaciones Marítimas, la división portuaria del grupo EBX, quiso concretar el proyecto —entonces llamado Puerto Castilla— hasta que desistió y lo vendió a la empresa Copiaport-E en 2019.

El plan actual de infraestructura portuaria se proyectaba para estar terminado en abril de 2026, plazo que se modificará. Considera un terminal de graneles limpios, con una capacidad de transferencia anual máxima de 10 millones de toneladas por año.

Al mismo tiempo, contará con otro terminal multipropó-

sito para transferencia de contenedores, carga general y descarga de fertilizantes, de 150.000 toneladas por año cada uno.

Además existen otras obras denominadas “lineales”, que contemplan la habilitación y mejoramiento de caminos de acceso en el área, y una línea de transmisión eléctrica de 110 kv de tensión, de una longitud aproximada de 60 km.

También contempla la construcción de una línea de aducción para el transporte de agua desde una piscina de almacenamiento —que ya existe en el sector de la Hacienda Castilla—, que respaldará el abastecimiento de agua al proyecto con un caudal máximo de 20 litros por segundo durante su fase de operación.

requiera este nivel de escrutinio, hasta el punto de que el propio proceso haya alienado a otros actores interesados (anteriormente), debido a la incertidumbre y costos asociados al proceso. La carga regulatoria añadirá tiempo y costos adicionales indeterminados para completar cualquier aspecto relacionado con el proyecto”.

En septiembre del 2020, Alexandre Hendzel, abogado y representante en Chile de Copiaport-E Operaciones Marítimas SpA, ingresó el Estudio de Impacto Ambiental al SEA. A la fecha han presentado más de 15.000 páginas de estudios científicos que “demuestran abrumadoramente la seguridad, limpieza, eficiencia, bajo impacto ambiental y alta productividad económica de nuestro proyecto”, explican.

—Van más de cuatro años, ¿será esta la última definitiva?

“Después de cumplir con todas las regulaciones necesarias y superar ampliamente lo requerido, anticipamos un resultado fa-

vorable para que en algún momento podamos mejorar significativamente la actividad económica de la Región de Atacama, del país e incluso el Cono Sur de Sudamérica”.

El ejecutivo explica que este puerto apunta a ser una opción para los megabarcos, ya que la profundidad de la bahía permitiría la entrada de barcos de gran calado sin necesidad de dragar el fondo marino. A su vez, explica que contribuiría a minimizar el impacto ambiental al aprovechar las características naturales de la bahía, dicen. En el sector, además, ya cuentan con algunas instalaciones desarrolladas como caminos o líneas eléctricas.

Sostiene, además, que están al tanto de otros proyectos que han desistido a raíz de los extensos plazos de tramitación.

**La consulta indígena a una iniciativa indígena**

El capítulo de la consulta indígena es especialmente singular en este caso. Los documentos de Conadi muestran que de

acuerdo con el registro del 2020, en la comuna de Caldera existen 15 comunidades y seis asociaciones indígenas.

Las etnias que se reconocen como pobladores en la zona son las comunidades colla, diaguitas y changos, quienes hoy estudian los impactos que podría tener este proyecto y se reúnen mensualmente para avanzar en la consulta, que ya está en marcha.

Previo a este proceso, la empresa realizó consultas ciudadanas y coordinaciones con actores locales. “Dados los acuerdos preliminares de corto plazo ya alcanzados con las comunidades de la zona, creemos que no es necesario completar el período de consulta original contemplado”, afirma Winters.

Y agrega: “Esperamos que esto sea una muestra de que Chile cumple con sus obligaciones de tratados internacionales con las naciones indígenas dentro y fuera de las fronteras de Chile”.

—¿La consulta indígena podría no resolverse a tiempo?

“El proyecto Copiaport es propiedad de la nación Chiricahua Apache (CAMB), una nación indígena soberana de América del Norte, que está buscando oportunidades económicas según lo permite la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (Undrip).

La alta dirección y los accionistas son todos miembros tribales de la nación CAMB y nuestra expectativa es que llegaremos a acuerdos tribales (tratados) entre los indígenas locales y la nación CAMB.

Esto debería alentar al Gobierno de Chile a cumplir con sus obligaciones asumidas a través de tratados internacionales, para ayudarnos en nuestros esfuerzos por lograr desarrollar nuestras actividades económicas sin más retrasos innecesarios”.