



Los vientos de la guerra arancelaria comienzan a influir en las proyecciones comerciales y navieras chilenas



El torbellino desatado por el Presidente Trump y su insistencia por aumentar los cobros de impuestos a las importaciones, amenaza con convertirse en un huracán de proporciones si llega a materializarse tal cual está anunciado. Así al menos lo observan expertos, la academia y la propia industria, que comienzan a incluir en sus proyecciones 2025 las primeras señales de una tormenta que nadie había previsto.

Incertidumbre. Esa es la palabra que más repiten los actores económicos cuando son consultados sobre la arremetida arancelaria que ha desatado la llegada de Donald Trump a la Presidencia de Estados Unidos. A los incrementos anunciados para Canadá, México y China, esta semana se sumó el anuncio de un arancel del 25% a los vehículos que no sean fabricados en el país del norte.

Esta cadena de hechos impactó los pronósticos del Banco Central (BC), que en su Informe de Política Monetaria (IPoM) de marzo advierte que los vaivenes del escenario económico internacional tendrán efectos que, aunque acotados, impactarán con mayor fuerza las exportaciones nacionales. En esa línea, el BC detalla que “el escenario central, el crecimiento esperado de los socios comerciales de Chile se reduce, especialmente para 2026. La mayor corrección se verifica en Estados Unidos, lo que afecta la expansión prevista de las exportaciones chilenas hacia ese año”.

La preocupación surge porque Estados Unidos es uno de los principales socios comerciales de Chile, al igual que China. El principal producto nacional que importa es el cobre

refinado (11% de la producción total), que es utilizado en destino en la industria tecnológica, de la construcción y vehículos electrónicos, entre otros productos. En segundo y tercer lugar, se ubican los filetes de pescado y las uvas. Tomando en cuenta que el 95% del comercio exterior de Chile transita por mar, sin duda estas medidas impactarán en el sistema marítimo portuario del país.

La relación comercial con Estados Unidos está regulada por el Tratado de Libre Comercio (TLC), en vigencia desde 2004. No obstante, el gobierno de Trump podría apelar a sortearlo si es que logra probar, como ya mencionó, un “problema significativo” de dumping del cobre producido en el extranjero. El Presidente Gabriel Boric ya anunció en una entrevista a la agencia EFE la posición de Chile: “Hemos visto la irracionalidad con la que se toman decisiones en este momento allá (en Estados Unidos). Hay que estar preparados para eso, pero lo que no vamos a hacer es ir a rendir pleitesía ni pedir por favor que no lo hagan”.

LA MAYOR AMENAZA

Desde la academia consideran que es bastante probable que

se concrete una sobretasa al cobre, como anunció Trump. Hay que tomar en cuenta que Chile es el mayor productor mundial de este metal. En 2024, el país exportó más de US\$ 50.800 millones de este metal con destino China (51,3%), Estados Unidos (11,3%) y Japón (11,1%), según datos del Banco Central.

“Estados Unidos ya está produciendo al máximo y no ha llegado a metas, es por ello que los mismos capitales norteamericanos han invertido en la minería del cobre fuera de su país, como ocurre en Chile. Fuera de Codelco, gran parte de la minería chilena ya está indexada en la minería norteamericana”, explica Fernando Wilson, doctor en Historia y profesor asociado de la Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez, quien pone cierta cuota de humor optimista al plantear que “Trump tiene cuatro años de ejercicio y no tiene reelección, por lo que, en el peor de los casos, podría ser una pesadilla de cuatro años”.

Pablo Díez, profesor de la Escuela de Negocios y Economía PUCV, agrega que “no se va a acabar la demanda de cobre y mucho menos para Chile, que tiene los costos de producción más bajos del mundo. Cuando los países ponen aranceles, el impuesto se traslada al consumidor”. El problema, apunta, es que a diferencia de otros productos el cobre no se puede almacenar. En este análisis, el problema derivado es que se reduzca la demanda y comience a acumularse extracción. “La capacidad de al-

“Se viene una ralentización en el sistema marítimo, una reducción en el ritmo de la actividad”.

Pablo Díez
Académico Escuela de Negocios y Economía PUCV

“Trump tiene cuatro años de ejercicio y no tiene reelección, por lo que, en el peor de los casos, podría ser una pesadilla de cuatro años”.

Fernando Wilson
Académico Facultad Artes Liberales UAI

macenamiento de Chile es casi nula. (El puerto de) San Antonio tiene más capacidad, pero (el puerto de) Valparaíso está al 100%. La acumulación de cobre, que se daría a nivel mundial, en Chile produciría la saturación del puerto de San Antonio”, sostiene el especialista.

Desde un punto de vista global, el mayor problema sería la falta de certezas. Wilson

afirma que Trump “parece estar actuando en un plano táctico. No tiene una visión estratégica de tipo global”.

En este sentido, Díez considera que Chile debe preocuparse más bien por “la precariedad del mercado y el impacto que pueda tener la guerra comercial desatada con China, que es nuestro principal cliente”, ante una eventual caída en las compras del gigante asiático a Chile, por ejemplo, en el caso de las cerezas.

“Los fletes navieros se verían también en crisis por una baja en el comercio internacional. El precio de los fletes debería tender a bajar, porque al haber menos tráfico naviero las empresas van a estar disponibles a recortar sus márgenes de ganancia”, añade.

Esta cadena de hechos afectaría a Chile -explica Pablo Díez- en una baja de los volúmenes totales e ingresos generados por el comercio exterior: “Se viene una ralentización en el sistema marítimo portuario de nuestro país, una disminución temporal del ritmo de actividad. También va a implicar un alza en el mercado internacional en el precio del cobre. En el caso de los fletes, van a tener que ver cómo reemplazan los flujos de actividad”.

En el caso del sector marítimo chileno, Díez afirma que podría llegar a implicar pérdidas de corto plazo para las empresas. “Es un sector que pasó por más de una década con problemas económicos. Sin embargo, esta es una industria que sabe que esto es cíclico. En algún momento debería recu-

perarse la demanda de cobre, porque es un mineral no sustituible. Que bajará en 2025, sí, pero en el largo plazo el volumen y la demanda de cobre no están en riesgo”, enfatiza.

¿Cómo se posiciona la industria en este escenario? KLog.co es la principal compañía tecnológica para el transporte internacional de carga en Latinoamérica. Andrés Barry, sales manager de esta firma, comentó a Emol que “Chile, al ser una economía dependiente del comercio marítimo, puede verse afectado directa e indirectamente por la guerra comercial y el conflicto en el Mar Rojo”.

La mirada externa lleva necesariamente a la interna y las posibles soluciones. “El problema directo es lo complejo que se hace encontrar inversión privada. En un escenario de incertidumbre, tenemos que ofrecer nosotros estabilidad, certezas y confianza que permitan atraer inversión para poder desarrollar estructura logística en los niveles que necesitamos”, apunta Fernando Wilson.

Por su parte, el académico Sergio Bidart, director del Magíster de Administración Marítimo-Portuaria de la Universidad de Valparaíso, pone el énfasis en la dependencia del cobre para el funcionamiento de la economía país: “Sería una buena estrategia buscar nuevos mercados, nuevos compradores. Darle un poco más de valor agregado al cobre en lugar de vender solo *blister*. No podemos seguir dependiendo del cobre como matriz económica”, expone. ■

EFE