

C.S.

Aún no asume Donald Trump y la rivalidad entre China y Estados Unidos se ha exacerbado con noticias en torno a las inversiones de ambos países en sectores estratégicos del comercio global. Primero, un antiguo asesor del Presidente electo advirtió que se podrían imponer aranceles de 60% a los productos que pasen por Chancay a EE.UU. Este puerto peruano recién inaugurado es operado por capitales estatales chinos y, según algunas voces de la industria, amenazaría la actividad en los terminales chilenos.

Luego, se conoce del interés de inversionistas estadounidenses por participar en el sistema portuario chileno, que es concesionado. El vencimiento más próximo bajo este modelo en el rubro corresponde al terminal 2 de Valparaíso, en 2026.

El presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio, Eduardo Abedrapo, dice que el interés manifestado por firmas norteamericanas "tanto en la construcción como en la implementación tecnológica, e incluso en la eventual operación del nuevo terminal (Puerto Exterior) como concesionarios, resulta muy relevante para el éxito del proyecto".

Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), señala que más allá de esta especie de "Guerra Fría" entre China y Estados Unidos, que cobraría mayor fuerza con la segunda administración de Trump, es positivo que haya más interés de inversionistas por venir a Chile. "Desde el punto geopolítico es seguro que al gobierno norteamericano le gustaría que una empresa estadounidense tomara el control y fuera un inversionista importante en concesiones de terminales públicos chilenos, porque eso tiene una posición estratégica, pero la empresa va a hacer su inversión por razones económicas. Ninguna firma norteamericana va a venir aquí a hacer pérdidas porque eso tenga una ventaja geopolítica para su país".

"Es bueno si activa la participación de inversionistas y si Chile en su oferta de concesiones se pone en el mapa mundial, ya sea por este enfrentamiento o por cualquier razón", añade. "El tema es estar visible, porque va-

Actores del sector relevan que Chile debe mantener su esquema de licitaciones abiertas:

# Industria portuaria se abre al interés de EE.UU. por los terminales chilenos, en medio del despliegue chino en la región

El análisis es que el país podría beneficiarse de la competencia entre oferentes, lo que se traduciría en mejores tarifas.

mos a recibir más ofertas, mejores proyectos y mejores tarifas". Si enfatiza que las decisiones se sigan haciendo mediante licitaciones abiertas, transparentes, no discriminatorias e imparciales.

## Relación equilibrada

Añade que Chile, en general, ha desarrollado una política exterior en los últimos años, "en que ha sido hábil en mantener una relación equilibrada con ambos países sin tomar una postura". Recuerda la licitación de pasaportes del Registro Civil en 2021. "Ahí el Gobierno debió tomar una decisión relevante que a China no le gustó (el proceso se anuló por inconsistencias en la oferta de la asiática Aisino). La tomó porque entendía que Estados Unidos tenía un punto y, probablemente, porque no quería deteriorar la relación porque la Visa Waiver estaba de por medio. No obstante, casi simultáneamente Chile dictó un reglamento sobre autos eléctricos y baterías que permitió la importación de autos chinos eléctricos".

En otros sectores estratégicos, como la distribución eléctrica, participan estatales chinas como es el caso de State Grid Corporation en CGE y Chilquinta, apunta Fernández. En el caso de Enel, indica, participa el Estado italiano. "¿Eso es grave?, no. Lo importante son nuestras reglas, regulaciones y controles, iguales para todos y rigurosos". Sí considera adecuado mantener diversificado el origen de las inversiones.

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), manifiesta que potenciales inversiones en puer-

## Calendario de vencimientos de concesiones portuarias

Puerto	Empresa	Inicio	Término	Comentario
Arica	Terminal Puerto de Arica (TPA)	2004	2034	Plazo máximo 30 años
Iquique	Iquique Terminal Internacional (ITI)	2000	2030	Plazo máximo 30 años
Antofagasta	Antofagasta Terminal Internacional (ATI)	2003	2033	Plazo máximo 30 años
Coquimbo	Terminal Puerto de Coquimbo (TPC)	2012	2032	TPC completó ampliación y está solicitando extensión plazo por 10 años
Valparaíso	Terminal Pacífico Sur (TPS)	2000	2030	Plazo máximo 30 años
Valparaíso	Terminal Puerto de Valparaíso (TPV)	2022	2026	Concesión corta
San Antonio	San Antonio Terminal Internacional (STI)	2000	2030	Plazo máximo 30 años
San Antonio	DPWorld San Antonio	2011	2031	Puede extender plazo en 10 años sujeto a inversiones
San Antonio	QC Terminales	2020	2029	Concesión transf. Graneles Líquidos
San Antonio	Puerto Panul	2000	2030	Plazo máximo 30 años
Talcahuano	San Vicente Terminal Internacional (SVTI)	2000	2030	Plazo máximo 30 años
Talcahuano	Talcahuano Terminal Portuario (TTP)	2012	2042	Plazo máximo 30 años

Fuente: MTT y Camport

EL MERCURIO

tos son procesos que se van a materializar en varios años. "Probablemente, van a empezar a prestar servicios de aquí a 10 años, lo que trascendería por mucho el gobierno del Presidente Trump.

En consecuencia, creo que no debería ser un factor que inhiba el desarrollo de la actividad portuaria chilena".

Sostiene que la amenaza que lanza el personero norteamericano

de poner tarifas de 60% a los productos que se exporten desde el puerto de Chancay es algo que "habrá que ver si sucede y también las reacciones de China, que puede ser proteger sus fronteras, y eso representa una oportunidad o un costo. Oportunidad, porque si nosotros decidimos vincularnos activamente a China podemos beneficiarnos por un alza de nuestra capacidad exportadora por todos los productos que dejan de exportar desde Estados Unidos. Y un costo, en caso de que EE.UU. nos ponga la pata encima, una vez más, y nos obligue a respetar acuerdos que ellos vulneran unilateralmente".

## La "amenaza Chancay"

La sombra del puerto peruano de Chancay (operado por chinos) sobre los terminales chilenos ronda en la industria local. Sobre el punto, Carlos Cruz dice que "no creo que sea una amenaza, sino que un estímulo para el desarrollo de la actividad portuaria chilena. Es un puerto chico, y está dimensionado para la mitad de lo que hoy atiende San Antonio".

Explica que este terminal tiene que hacerse cargo de la demanda portuaria de los productos peruanos, "que han crecido más que los chilenos. Hoy existe un gran déficit portuario en Perú, por lo que esas cargas van a estar ocupadas para atender principalmente al mercado peruano". Y agrega que Chile tiene "productos suficientes como para hacer atractiva la llegada de barcos de envergadura por las cargas propias que exporta, pero también por las que importa. No veo en el corto plazo que, para un proyecto de infraestructura —cuya demora son 10 años— esto se constituya en una amenaza". Dice que las autoridades portuarias

**“Es bueno si activa la participación de inversionistas y si Chile en su oferta de concesiones se pone en el mapa mundial, ya sea por este enfrentamiento (China-Estados Unidos) o por cualquier razón”.**

DANIEL FERNÁNDEZ  
PRESIDENTE DE CAMPORT

**“Probablemente, (las próximas inversiones en concesiones portuarias) van a empezar a prestar servicios de aquí a 10 años, lo que trascendería por mucho el gobierno del Presidente Trump”.**

CARLOS CRUZ  
DIRECTOR EJECUTIVO DEL CPI

chilenas han reaccionado bien, poniéndole "marcha acelerada al puerto de San Antonio, lo mismo para el de Valparaíso".

En la industria indican que un arancel como el que se propone para los productos de Chancay puede ser incluso una ventaja. "Si Chile y Perú compiten por cobre, y el cobre peruano sale por Chancay y le aplican un 60% de arancel, nuestro cobre es más competitivo. Si Chile compite en arándanos con Perú y los sacan por Chancay, entonces somos más competitivos", afirman.

