



A días de la inauguración de Chancay en Perú, el interés por el mayor terminal del país por parte de empresas estadounidenses -con apoyo del Departamento de Estado-, inició el debate sobre las reales capacidades locales para asumir esa futura propuesta con éxito.

POR JORGE ISLA

La competencia por los grandes proyectos de infraestructura en Latinoamérica está lanzada entre las dos mayores potencias. El jueves de la semana pasada se inauguró en Perú el Puerto de Chancay, liderado por el grupo chino Cosco Shipping, en el marco de la visita del Presidente del gigante asiático, Xi Jinping, a ese país y coronando su participación en APEC 2024.

Y la reacción estadounidense no se hizo esperar. Ad portas de la asunción de Donald Trump, un asesor de su equipo de transición, Mauricio Claver-Carone, propuso un arancel del 60% a los productos que se envíen desde ese recinto.

"Probablemente, esto aumentaría las tensiones entre China y Estados Unidos, pero también entre EEUU y Perú, ya que Chancay seguramente será transformador para su economía, especialmente si atrae inversiones en infraestructura adyacente al puerto", señaló la directora del programa Asia y América Latina del Inter-American Dialogue, Margaret Myers. Desde ese think tank con sede en Washington, advirtió que los países latinoamericanos "están atravesando cada vez más por zonas con minas terrestres políticas mientras buscan nuevas vías para la inversión y el comercio".

A seis días de la partida del mayor hub de la costa sudamericana del

Pacífico, la temperatura a nivel regional volvió a subir con el acuerdo entre el Gobierno de Nicaragua y China CAMC Engineering para que asuma la construcción de un puerto de aguas profundas en Bluefields, iniciativa relacionada directamente a la idea de una ruta interoceánica entre el Atlántico y el Pacífico que se viene planeando hace largo tiempo y que ahora tiene un nuevo aire ante los problemas del Canal de Panamá.

La hora de San Antonio

Chile se integró al movimiento de piezas estadounidense para contrarrestar la influencia china en la región a inicios de esta semana, cuando se dio a conocer una iniciativa promovida desde el Departamento de Estado para potenciar la modernización del Puerto de San Antonio, la cual se concretará con la próxima visita de una delegación de inversionistas.

En el marco de la reunión del G20 en Río de Janeiro, el Canciller Alberto van Klaveren manifestó que "si esa visita se concreta, sería muy bienvenida" ya que para Chile su expansión en infraestructura portuaria "es un desafío que cobra más relevancia, sobre todo conociendo la conclusión del Puerto de Chancay".

Más que una carta apresurada para salir al paso del avance de China en el megapuerto peruano, desde la embajada de EEUU en Chile enfatizan que ambos países "han estado avan-

zando en la cooperación en materia de infraestructura portuaria durante mucho tiempo". La embajadora Bernadette Meehan destacó dos instancias: el taller entre expertos estadounidenses y del Ministerio de Transportes en Punta Arenas en junio, y luego el análisis de temas de infraestructura y seguridad portuarias en el marco del Diálogo de Alto Nivel binacional en Washington el mes pasado, que encabezó el vicesecretario de Estado Kurt M. Campbell y la subsecretaria de Relaciones Exteriores, Gloria de la Fuente.

"Continuamos trabajando con nuestros socios en el Gobierno y sector privado para explorar nuevas oportunidades que nos lleven a construir juntos un hemisferio más próspero", indicó el representante diplomático, añadiendo que uno de los focos ha sido "la importancia de la tecnología y de socios que cumplan los estándares internacionales de seguridad cibernética y de datos, y que garanticen el control soberano de Chile sobre sus puertos".

Sobre la próxima misión a San Antonio, la gerenta general de AmCham Chile, Paula Estévez, indicó que "cuando se concrete la iniciativa, por supuesto estaremos presentes para continuar promoviendo la inversión estadounidense en el país".

A juicio de Margaret Myers, hacer efectivo un desarrollo portuario en nuestro país respaldado desde

Washington "contribuiría mucho a promover la visión de que EEUU aporta positivamente al desarrollo de la región o, al menos, a las oportunidades de Chile".

Las vías de acción

Un primer paso para avanzar en los objetivos en San Antonio lo dio este lunes el departamento de comercio de la Embajada de EEUU al proponer una reunión con la empresa portuaria vía correo electrónico, encuentro cuya confirmación está pendiente.

"El interés manifestado por empresas norteamericanas, tanto en la construcción como en la implementación tecnológica, e incluso en la eventual operación del nuevo terminal como concesionarios, es muy relevante para el éxito del proyecto", dijo el presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio (EPSA), Eduardo Abedrapo, en referencia al Puerto Exterior, el gran plan de expansión cuya primera etapa por US\$ 1.500 millones prevé obtener la calificación ambiental a principios de 2025 e iniciar obras el año siguiente, para luego dar paso a una segunda fase por US\$ 2.500 millones.

A la fecha, tres empresas estadounidenses integran el grupo de 34 firmas que cumplieron los requisitos del llamado internacional de Manifestación de Interés convocado por EPSA en abril. Abedrapo aclaró que esa instancia "no impide que empresas que no participan puedan integrarse a la licitación pública internacional: el objetivo es mantener la igualdad de trato y neutralidad en el proceso".

La embajadora Meehan puntualizó que "respecto a los posibles proyectos en San Antonio y otros puertos chilenos, esperamos que se desarrolle un proceso de licitación competitivo, transparente y justo para los postulantes calificados".

Trascendió que la organización de las firmas estadounidenses interesadas en San Antonio participará un banco de inversiones de ese país.

A modo de antecedente, Myers recordó que "EEUU ha participado en el desarrollo portuario en Ecuador con el apoyo de la Corporación Financiera de Desarrollo en cooperación con varias empresas, por lo que existe una posibilidad considerable de que un proyecto de este tipo pueda materializarse".

Sin embargo, conocedores del sector indican que si EEUU quiere dar una señal contundente en San Antonio debe explorar oportunidades más allá del Puerto Exterior.

"Se está cerrando el primer ciclo de concesiones. Eso implica que EPSA debe hacer una licitación internacional para que haya un nuevo inversionista o el mismo haga un plan de inversión en 30 años y se adjudique el terminal", indicó el presidente de Campport, Daniel Fernández, poniendo como ejemplo el terminal de STI, cuya concesión vence en 2028. Y en este escenario, muchos observan que esa sociedad está controlada en partes iguales por SAAM (ligada a CSAV, ligada al grupo Luksic) y el conglomerado estadounidense SSA Marines.

Para expertos, el éxito de una inversión como la que se afina en EEUU requiere un esfuerzo especial a nivel del Estado chileno. "Dada la estructura regulatoria local, cuesta mirar cómo calzaría con un esquema de esfuerzo público-privado de EEUU. Por eso, una gran interrogante es la disposición de ministerios sectoriales, como OOPP o Medio Ambiente, para concretarlo. Es necesario un aparato público que tome decisiones con pragmatismo explorando distintas fórmulas para que esta oportunidad no se dilapide", opinó un exfuncionario de la Cancillería.

En ese escenario, ve necesaria la acción de "una persona al interior del Estado con gran capacidad negociadora, y que viniera desde lo más alto del Poder Ejecutivo".

Transferencia portuaria

En unidades TEU por año

