



Del salar a la fábrica: la estrategia pendiente para el litio chileno

Esta semana se conoció que las empresas BYD y Tsingshan habrían desistido de sus proyectos de más de US\$ 500 millones para producir cátodos y baterías de litio en el norte de Chile. Las razones apuntan a un mercado menos favorable —por la caída en los precios del litio— y a atrasos derivados de una permisosología lenta y engorrosa.

Estos proyectos fueron anunciados por el Presidente Boric como parte de la Estrategia Nacional del Litio, y presentados como pasos clave para superar el modelo “extractivista”. En palabras del mandatario: “No nos vamos a limitar solamente a la extracción del mineral no metálico, sino que además vamos a crear cadenas de valor”.

Más allá de la coyuntura política, lo relevante al pensar el futuro de nuestros recursos naturales es levantar dos cuestiones: (1) la permisosología y burocracia, que han afectado a la inversión de capital en Chile; y (2) ¿qué tan viable es realmente “crear cadenas de valor” para el litio en el país?

En principio, avanzar en la cadena de valor resulta atractivo. Procesos industriales más



PATRICIO FAÚNDEZ
COUNTRY MANAGER
GEM MINING
CONSULTING SINGAPUR

“En principio, avanzar en la cadena de valor resulta atractivo. Pero también hay que hacerse la pregunta inversa: ¿qué gana una batería de litio al fabricarse en Chile? ¿Qué ventajas reales ofrece el país para justificar esa manufactura?”.

complejos permitirían retener una mayor proporción de la riqueza generada, generar empleo calificado, transferir tecnología y diversificar la matriz productiva. Además, se reduciría nuestra exposición a la volatilidad de precios. Pero también hay que hacerse la pregunta inversa: ¿qué gana una batería de litio al fabricarse en Chile? ¿Qué ventajas reales ofrece el país para justificar esa manufactura?

Con los precios actuales y las proyecciones de largo plazo, ser el segundo productor mundial de litio no basta. El contenido de litio en una batería representa apenas el 5% de su peso. Otros insumos clave —como cobalto, níquel o grafito— deben importarse. Además, estamos lejos de los centros globales de producción de vehículos eléctricos (Europa y Asia) y carecemos del capital humano, infraestructura y red de proveedores locales que una industria de este tipo requiere.

Por ello, si se quiere avanzar en crear valor en torno al litio, el primer paso es identificar ventajas comparativas sostenibles. Estas no necesariamente están en la fabricación de baterías completas, sino en eslabones intermedios, como la producción de cátodos de litio-ferrofosfato

(LFP), aprovechando la producción nacional de hierro. A partir de ahí, lo clave será diseñar un paquete de incentivos atractivo para que empresas manufactureras decidan instalarse, superando brechas logísticas, de infraestructura y capital humano.

Estos incentivos deben ir más allá del precio preferente del litio, que —como muestra el desistimiento de las empresas chinas— no ha sido suficiente por sí solo. Es necesario explorar mecanismos que realmente hagan atractivo el negocio de agregar valor al litio en Chile. Hoy, eso no ocurre, como lo evidencia la ausencia de empresas productoras de valor agregado (e.g., baterías) en el país.

En este sentido, podrían considerarse incentivos tributarios razonables desde lo fiscal pero efectivos para atraer inversión. También es clave garantizar estabilidad jurídica e institucional a largo plazo, para que los ciclos políticos no alteren las políticas de Estado. Y, finalmente, simplificar un sistema de permisos que hoy se ha vuelto crecientemente complejo, con dinámicas no lineales y bucles que desalientan la inversión.