

Fecha: 13-04-2026
Medio: La Segunda
Supl. : La Segunda
Tipo: Columnas de Opinión
Título: Columnas de Opinión: El Ormuz de Chile

Pág. : 13
Cm2: 137,3

Tiraje: 11.692
Lectoría: 33.709
Favorabilidad: ☐ No Definida

El Ormuz de Chile

**Gabriela Clivio Economista, Socia
ViosConsulting**

Mientras el mundo mira con nerviosismo el Estrecho de Ormuz, Arabia Saudita y sus vecinos del Golfo han descubierto la necesidad urgente de poner el pie en el acelerador en sus inversiones en oleoductos Este-Oeste, puertos en el mar Rojo y nuevas rutas logísticas para dejar de ser rehenes de ese cuello de botella marítimo. Antes de la crisis, Arabia



Saudita exportaba cerca de 7 millones de barriles diarios, de los cuales 6 millones salían por el estrecho. La infraestructura desarrollada ha reducido la dependencia crítica de Ormuz, pero no ha sido suficiente: el bloqueo parcial reciente hizo caer las exportaciones saudíes a casi la mitad durante marzo.

Chile no tiene un Ormuz, pero sí una larga lista de cuellos de botella propios en puertos, corredores bioceánicos incompletos, rutas australes, transmisión eléctrica y brechas en conectividad austral, sin siquiera el equivalente a un oleoducto de respaldo. El Plan de Infraestructura 2025-2055 contempla proyectos en puertos, carrete-

ras, ferrocarriles, fibra óptica y logística austral, pero la ejecución va por detrás del PowerPoint. Puertos saturados, rutas inconclusas y brechas digitales y energéticas limitan el crecimiento y la productividad.

Invertir en infraestructura no es solo inversión en activo fijo: es un seguro anti-shock frente a disrupciones externas y una palanca para que el "mini súper-ciclo" de cobre e hidrógeno se traduzca en crecimiento y empleo. Para el Estado, es importante priorizar no solo por rentabilidad social inmediata, sino por capacidad de reducir la dependencia de nodos críticos: un puerto, una carretera, una fuente hídrica. Manos a la obra.