

Fecha: 29-03-2026
 Medio: El Líder
 Supl.: El Líder - Edición Especial
 Tipo: Noticia general
 Título: Guerra, tarifas y puertos estratégicos: el impacto de la Era Trump en la industria chilena

Pág.: 6
 Cm2: 606,0
 VPE: \$ 553.838

Tiraje: 5.200
 Lectoría: 15.600
 Favorabilidad: ☐ No Definida

ALEX BRANDON / ASSOCIATED PRESS

Guerra, tarifas y puertos estratégicos: el impacto de la Era Trump en la industria chilena



Analistas y representantes de firmas esbozan el escenario que surge de las decisiones tomadas por el Presidente de Estados Unidos en su segundo mandato y que tienen influencia directa en eslabones clave de la cadena logística, como los fletes marítimos, sometidos a la necesidad de reajustar sus precios por el alza de los combustibles y de cambiar sus itinerarios por la crisis en Medio Oriente.

Primero fueron las tarifas a las importaciones, que abrieron un flanco poco esperado por el rubro exportador chileno. Luego, los reparos del gobierno de Estados Unidos a la instalación de un cable submarino entre China y Chile, que derivó en una declaración oficial del gobierno estadounidense sobre los puertos como inversiones estratégicas, una definición que plantea un escenario complejo en pleno proceso de ampliaciones en la región de Valparaíso. Finalmente, la guerra en Irán y la escalada de precios en toda la cadena logística que golpea estos días al país en los combustibles, pero tendrá re-

percusiones mucho más allá e influirán decisiones de inversión y desarrollo en todo el resto del año.

El segundo gobierno de Donald Trump se ha convertido en una seguidilla de medidas capaces de reconfigurar las industrias marítimas, portuarias y tecnológicas en todo el mundo, de acuerdo a varios analistas consultados, plantea un desafío estratégico que obliga a reforzar la gestión en torno a las inversiones y proyectos futuros. Entre todos los factores, hay uno que los especialistas siguen con atención: cómo influirá la relación de afinidad que tienen los presidentes Donald Trump y José Antonio Kast en

las políticas delineadas para los distintos sectores de la industria y qué consecuencias tendrá para industrias tan sensibles a la diplomacia, como la portuaria y el comercio exterior.

"Estados Unidos ha mostrado interés activo en proyectos portuarios chilenos, sobre todo para contrarrestar la influencia china. Por ejemplo, medios extranjeros informan que el gobierno de EE.UU. decidió financiar la modernización de un puerto chileno (San Antonio) para contrarrestar las inversiones chinas en Perú, con participación de empresas norteamericanas", observa el director del Departamento de Estudios Políticos de la Universidad de San-

tiago, Marcelo Mella.

Agrega que "esto indica presión política y financiera de EE.UU. pero no una imposición legal: cualquier adjudicación debe seguir la normativa chilena de licitaciones. En teoría, Trump podría intentar favorecer a compañías estadounidenses -como hizo en otros países-, pero la intervención directa en el proceso chileno resultaría limitada porque cada convocatoria es administrada por Chile. En todo caso, expertos coinciden en que EE.UU. continuará contrarrestando la influencia china en puertos clave mediante alianzas y financiamiento propios, pero sin suspender el principio de libre competencia establecido por Chile".

Este escenario es particularmente importante debido a los grandes proyectos que enfrenta Chile y las necesidades de preparar las respectivas concesiones de aquí al fin 2030.

¿QUÉ OCURRIRÁ CON EL CABLE?

El desarrollo de una conexión digital directa de Chile con Hong Kong a través de un cable submarino como el Chile-China Express, representaba un salto cuántico para la infraestructura logística de Chile, ya que configuraba la columna vertebral para la creación de puertos inteligentes (Smart Ports). China es el principal socio comercial de Chile desde 2009 y este proyecto nació durante el segundo gobierno de Piñera, para convertir a Chile en un hub digital entre Sudamérica y Asia. Sin embargo, los cuestionamientos de Estados Unidos y la intervención directa del secretario de Estado, Marco Rubio, congeló permanentemente dicha iniciativa.

Para Felipe Caselli, director de la Escuela de Ingeniería Oceánica de la Universidad de Valparaíso, la eliminación de este proyecto "podría generar

un impacto indirecto estratégico, especialmente por los precedentes en términos del grado de influencia norteamericana en las decisiones soberanas de Chile. El mayor riesgo generado de forma indirecta podría estar en un mayor escrutinio político, más sensibilidad de inversionistas, mayor costo reputacional para proyectos con participación china en infraestructura crítica, y un entorno menos neutral para decisiones de conectividad, puertos y logística".

Importante recordar las palabras del Embajador de Estados Unidos en Chile, Brandon Judd, en el contexto de este conflicto: las "amenazas a la infraestructura crítica que arriesgan o que impiden la soberanía, especialmente la infraestructura de las telecomunicaciones, nos afectan a todos". Y agregó: "los Estados Unidos siempre tomará las medidas necesarias para protegerla".

Fecha: 29-03-2026

Medio: El Líder

Supl.: El Líder - Edición Especial

Tipo: Noticia general

Título: Guerra, tarifas y puertos estratégicos: el impacto de la Era Trump en la industria chilena

Pág.: 7

Cm2: 588,0

VPE: \$ 537.473

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

5.200

15.600

■ No Definida

Análisis

Puertos y Logística. | Domingo 29 de marzo de 2026 | 7

US\$ 19.000 millones

es la inversión directa que tiene Estados Unidos en Chile, de acuerdo a las últimas cifras del Gobierno correspondientes a fines de 2025. Es el mayor inversor del país.

Esto, debido a que por los cables submarinos ya no sólo viajan datos, sino también información financiera, gubernamental y militar, por lo que son considerados infraestructura crítica.

SI LA GUERRA AVANZA

"Las guerras en Medio Oriente rara vez se sienten solo en el campo de batalla. Cuando el conflicto involucra a potencias militares y energéticas, como ocurre con la escalada entre Estados Unidos, Israel e Irán, sus efectos rápidamente se trasladan a uno de los mercados más sensibles del planeta: el petróleo. Para países importadores de energía como Chile, el impacto puede ser profundo y transversal", advierte Francisco Javier González Puebla, director de Carreras de Administración del Centro de Formación Técnica e Instituto Profesional de Santo Tomás de Viña del Mar.

El académico va aún más allá y plantea que "el riesgo actual no es menor. Irán es un actor relevante en el mercado petrolero global y su posición estratégica, lo convierte en un punto crítico para el tránsito marítimo de hidrocarburos. Si el conflicto escala y afecta rutas de exportación o instalaciones energéticas, el suministro mundial podría reducirse o volverse más incierto. En ese escenario, los países productores agrupados en la Organización de Países Exportadores de Petróleo, podrían influir aún más en la oferta, presionando los precios al alza".

En contextos como éstos no hay moneda que resista, el pulso de valor de las cosas lo determina el petróleo. González Puebla enumera las consecuencias económicas, que ya están siendo evidentes en la cadena logística. La de Chile es una economía donde gran par-

te del transporte depende de camiones y "el encarecimiento del diésel termina reflejándose en el precio de alimentos, bienes importados y servicios".

En la última semana, el gobierno neutralizó el MEPCO y los transportistas terrestres ya anunciaron paro. Los camiones son el eje central de la logística en Chile, transportando cerca del 95% de la carga total terrestre del país. Esta modalidad mueve cerca de 700 millones de toneladas anuales y es el pilar del abastecimiento, la minería y el comercio exterior.

"El encarecimiento energético reduce los márgenes de las empresas, aumenta los costos de producción y puede frenar inversiones. Sectores como la minería, el transporte y la agricultura son particularmente sensibles a estos cambios", concluye González Puebla. En el caso del sistema logístico portuario, hay otros costos asociados.

LOS COSTOS ASOCIADOS

Los puertos de Chile observan el estado de la guerra minuto a minuto. Pedro Brain, gerente de Puertos Multipropósito de Ultraport, expone cómo afecta este contexto geopolítico a las navieras.

"El conflicto en medio oriente está generando que las navieras ajusten las rutas y velocidades de navegación. Los desvíos pueden generar hasta 10 días extra, que implica incorporar más buques al servicio para poder cumplir con la frecuencia de sus itinerarios. Esto genera mayor utilización de la capacidad y un alza generalizada en los fletes", asegura. Brain agrega que las aseguradoras están elevando los costos de las pólizas para cubrirse frente a potenciales riesgos.

Frente a la incertidumbre y la variabilidad de las recaladas, las empresas que brindan ser-



Estados Unidos ha demostrado interés activo en proyectos portuarios chilenos, sobre todo para contrarrestar la influencia china".

Marcelo Mella
Depto. Estudios Políticos USACH

vicios de estiba y desestiba han flexibilizar y agilizar sus operaciones. "Los distintos equipos de operaciones de Arica a Punta Arenas, realizan un trabajo coordinado con los terminales para proyectar demanda y alcance operacional, pues en estos escenarios más exigentes en costo, las navieras y terminales demandan una mayor eficiencia", explica el gerente de Ultraport.

El alza del petróleo implicaría un "aumento en los costos operativos en toda la cade-

Cuando el petróleo se convierte en un arma geopolítica, economías abiertas como Chile sienten el impacto con especial intensidad".

Javier González Puebla
CPT Santo Tomás Viña

na logística. Adicionalmente, en este contexto se observa mayor exigencia sobre la capacidad operativa, producto de mayor concentración de recaladas y ventanas de atención más acotadas, aumentando la exigencia en las operaciones de carga y descarga", concluye.

En el caso de las exportaciones de frutas, desde Frutas de Chile aseguran que están monitoreando los acontecimientos internacionales y sus efectos en el comercio global,

sobre todo, frente a interrupciones de la cadena logística. Si bien la temporada de la fruta está en fase final, aún hay exportaciones agendadas.

"Hoy las exportaciones a Medio Oriente representan cerca del 1,5% del total y corresponden, principalmente, a manzanas y kiwis, que tienen buena capacidad de guarda y resisten viajes largos, a diferencia de otras especies", afirma Iván Marambio, presidente de este gremio.

Y agrega: "Como industria estamos en permanente coordinación con los distintos actores de la cadena logística y esperamos que los planes de contingencia que activen las navieras resguarden la continuidad operativa del comercio internacional, respetando los tiempos de tránsito de cada producto".

González Puebla da cuenta de la fragilidad de la economía chilena al decir: "Cuando el petróleo se convierte en arma geopolítica, economías abiertas y dependientes de importaciones energéticas, como la chilena, sienten el impacto con especial intensidad. La verdadera pregunta no es si el país se

verá afectado, sino cuánto y por cuánto tiempo".

TARIFAS

Aunque el gobierno de Trump sufrió una dura derrota a fines de febrero, cuando un tribunal revocó los aranceles recíprocos que había implementado a distintos países, incluido Chile, la administración norteamericana decidió aplicar, de todas formas, tarifas en torno al 10% y 15%, tomando una atribución contenida en la Ley de Comercio, que data de 1974.

Esta medida, que podría ser temporal o definitiva, ya genera impactos concretos en países como México, donde algunos agricultores de manzanas han decidido reducir las hectáreas plantadas debido a la medida.

En Chile existe preocupación del sector frutero exportador, el que con mayor intensidad usa los puertos de la Región de Valparaíso durante el verano y parte importante de sus envíos es a EE.UU. El presidente de Frutas de Chile, incluso, ha planteado pedirle al Presidente Kast liderar las negociaciones para reducir dichos impuestos a los envíos de fruta. ■

LA PREOCUPANTE ESCALADA DE LOS FLETES MARÍTIMOS

● La guerra en Medio Oriente comienza a provocar una escalada alcista en el mundo marítimo portuario, reconoce el presidente de Fedefruta, Víctor Catán. "Hace prácticamente 10 días que las navieras ya nos avisaron de un alza en los fletes. Para dar un ejemplo de ello, Estados Unidos subió del orden de 1.300 dólares por contenedor, lo que equivale a un alza de 10%", manifestó esta semana. Agregó que frente al escenario actual incluso hay muchas dudas respecto a la rentabilidad porque al alza del transporte se suman otros elementos que presionan al sector. "En muchas especies es-

tamos trabajando de manera muy ajustada, incluso con dudas si los resultados van a ser positivos, porque no solamente está el tema del petróleo, no hay que olvidar que está lo que ocurrió con los aranceles en Estados Unidos, que ya nos golpearon".

El presidente de Asiva, Alfonso Salinas, manifestó que están realizando un levantamiento entre sus socios para conocer sus afecciones en específico. "Sin duda afecta la cadena logística porque el combustible es un insumo muy importante para muchas actividades de la industria", manifestó.

Para el secretario ejecutivo del Consejo Regional Logístico (Corelog), Javier León, es pertinente ajustarse a la realidad mundial y evitar que el país siga siendo una burbuja. "Ir contra el mercado y más a nivel internacional es cegarse y es guardarse un problema mayor para más tarde. Lógicamente esto va a afectar los costos logísticos de la cadena de comercio exterior, va a producir inflación. Y a esto hay que agregarle el alza que han tenido los fletes marítimos, que es el eslabón más caro de la cadena, pero tenemos que adecuarlos", manifestó.

