

Proyecto Pacific LNG
Contribuido por Indacochea & asociados, Abogados
Octubre de 2002

El Proyecto Pacific LNG es un proyecto destinado a transportar gas natural a Méjico y luego a California. El gas natural tiene que ser transportado por tuberías a un puerto (Perú o Chile) en el Océano Pacífico, donde será licuado y transportado por buques a las orillas de Méjico. Una vez en Méjico, el gas será gasificado y distribuido en todo el país y luego en California. El proyecto tiene un costo aproximado de 5 a 7 billones de dólares. Este acuerdo tenía una fecha limite hasta mayo de 2002, pero por cuestiones diplomáticas provenientes de la necesidad de elegir entre un puerto u otro (Chile o Perú), el acuerdo ha sido pospuesto varias veces.

El proyecto está basado en un acuerdo entre (i) el consorcio de Pacific LNG, comprendido por tres empresas - Repsol YPF (el 37.5 %), British Gas (el 37.5 %) y PanAmerican Energy (el 35 %) por un lado; y (ii) Sempra Energy .

Sin embargo, este proyecto siendo un negocio comercial como miles de otros entre empresas internacionales, se ha convertido en un asunto de extrema controversia, no solamente por las relaciones comerciales sino porque se ha vuelto un punto determinante en la política boliviana. La razón de la controversia se debe a la decisión de qué puerto sería el adecuado para que el gas llegue al Océano Pacifico. Las dos opciones en la mesa son Chile y Perú, ambas con ventajas y desventajas, pero también deben tomarse en cuenta otras cuestiones como son el sentimiento nacional y las controversias históricas entre los países.

Los temas fundamentales para que el gobierno boliviano decida un puerto son: el costo de la construcción del gasoducto, derecho de vía, incentivos tributarios, leyes aplicables, leyes laborales, leyes ambientales, el tiempo y la posibilidad de la incorporación de futuros negocios. Las negociaciones se han estado llevando a cabo a puerta cerrada, causando mucha especulación en los medios de comunicación, pero dando el extensivo lobby. De los puertos involucrados podemos establecer lo siguiente:

Perú ha ofrecido el puerto de Ilo, un área de 200 hectáreas que anteriormente fueron alquiladas a Bolivia bajo un tratado por 99 años. No siendo esta área lo suficientemente grande para el proyecto, Ilo ha ofrecido un área de 1,560 hectáreas de superficie mediante una nueva concesión reanudable por 99 años. Esta concesión estará bajo la soberanía boliviana a cambio del gas y un oleoducto, y la construcción de la planta de procesamiento. Una ventaja para el gobierno boliviano si decide escoger Ilo, consiste en que este puerto no experimenta los terremotos estacionales del Norte de Chile. Por otra parte, la ley aplicable sería la boliviana, evitando de esta manera la cuestión de doble tributación y otros asuntos legales. La desventaja de Ilo es que debido a su ubicación se tendría que construir 300 kilómetros más de gasoducto para poder llegar de los campos bolivianos de gas al puerto Ilo, aumentando los costos de la

Deleted: ¶

construcción del gasoducto. Sin embargo el embajador peruano en Bolivia mencionó que Perú estaría dispuesto a considerar pagar por los gastos suplementarios para facilitar el proyecto.

Por otro lado, el caso de Chile es aún mas complicado. Primeramente, Chile ha ofrecido el puerto de Mejillones, lo cual causó una competencia entre las ciudades portuarias en el Norte de Chile. La ciudad de Mejillones e Iquique, actualmente zona franca, han estado haciendo lobby dentro de Chile y asimismo en Bolivia. Segundo, Chile estaba consciente de las prioridades de Bolivia, correspondientes al pago de impuestos, y la aplicación de la legislación de trabajo y ambiental, Bolivia acentúa la importancia del uso de las mismas leyes en los campos de gas como en el puerto por el cual el gas debe ser transportado a Méjico. Esto basado en el principio que los hidrocarburos son considerados un recurso nacional y debería ser utilizado como un beneficio para el país. Algunos medios de comunicación han informado que Chile esta de acuerdo en que los impuestos que resulten de la venta del gas serían pagados en su totalidad a Bolivia, y se ha acordado de eximir el IVA del proyecto así como el internamiento temporal de equipo.

Tercero, hoy en día Bolivia y Chile no cuentan con ninguna clase de relaciones diplomáticas. Este tema se remonta desde 1879, cuando Chile tomó el departamento del Litoral, (el puerto de Mejillones se encuentra localizado en lo que fuera este departamento) bajo su posesión. La opción de Mejillones simbolizaría una aceptación de la soberanía de Chile sobre el territorio que Bolivia perdió a raíz de la Guerra del Pacífico. Esta cuestión ha dividido al país en dos criterios, ya que muchos han peleado por los derechos históricos bolivianos del mar, y lo encuentran inaceptable, llegando inclusive algunos políticos a llamar como traición, el reconocer la soberanía chilena en el territorio. El gobierno Boliviano, por su parte, esta tratando de utilizar la actual situación para aprovechar el acceso al mar, pero Chile ha sido claro en establecer que dicho tema no es parte de las negociaciones.

La indecisión de Bolivia sobre el puerto a ser elegido amenaza con afectar el acuerdo entre el Consorcio y Sempra Energy. Un ejemplo de esto, es que aún no se puede establecer el precio del gas en el punto de entrega, ya que este variará según el puerto que sea escogido. En caso de que Bolivia desaproveche esta oportunidad, tendría que esperar otros 15 años para poder acceder a la posibilidad de entrar al mercado de gas en California. Además, al no concluirse con este proyecto, Bolivia sería dependiente de Brasil como su comprador principal de gas natural.

Existe una gran urgencia en tomar la decisión del puerto, ya que cuatro otras opciones compiten por el mercado californiano, a saber: Camisea en Perú; Las Islas de Sakhalin en Rusia; Western Shelf en Australia; y Botang en Indonesia. De las cuatro, Camisea parece estar mas preparado para el proyecto que Bolivia, mientras las Islas de Sakhalin amenazan con su planta operacional de procesamiento.

El nuevo gobierno Boliviano, a la cabeza de Gonzalo Sánchez de Lozada ha concedido 30 días para familiarizarse con las negociaciones del proyecto, y otros 90 días adicionales para decidir el puerto de exportación.

Contactos en la Firma:

Ricardo Indacochea S.M

rindacochea@indacochea.com.bo

Iver von Borries A.

ivonborries@indacochea.com.bo