



Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, por infraestructura para H2V

“Se requiere aumentar doce veces la capacidad portuaria y eso es un esfuerzo que tenemos que lograr que esté a tiempo”

Lucas Ulloa Intveen
 lucas.ulloa@laprensaaustral.cl

La Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog) busca impulsar una mirada estratégica en torno a políticas, planes y proyectos en todo el país, así como reforzar la coordinación interministerial en torno a decisiones de Estado, fortalecer las mesas técnicas y dar mayor periodicidad a las sesiones del Comité de Ministros. El organismo es presidido por el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, quien visitó Magallanes por la presentación de los resultados del Plan Logístico Regional.

Para el ministro, uno de los principales desafíos que enfrenta la región para poder hacer frente a la oportunidad del hidrógeno verde es que el movimiento de carga que se va a enfrentar, sobre todo durante el periodo en que la industria se va instalando, tiene que ser doce veces mayor “en términos de aumento de la capacidad portuaria”.

“Eso es un esfuerzo que tenemos que lograr que esté a tiempo, previo a cuando ya estos proyectos de hidrógeno verde entren en la fase de construcción”, sostiene el ministro Muñoz.

“Los proyectos son muy intensivos en requerimiento del sistema portuario y de movilidad, durante la fase de construcción, porque hay que traer todo lo material, las grandes aspas, generadores, que después, una vez que los proyectos estén operando, la exigencia portuaria es mucho menor”.

Criterio tanto para el continente como para Tierra del Fuego: “Evitar que cada proyecto construya su propio puerto, porque eso significa un costo importante, una infraestructura que después no se usa después de la construcción y, al mismo tiempo, un impacto ambiental que podríamos evitar”.

- ¿Cuál es el rol que van a tener las empresas estatales de la región, como Epa, Enap o Asmar?

- “En un contexto como este, parece natural el poder buscar alternativas de desarrollo portuario y logístico, en que los distintos proyectos compartan infraestructuras. Ahí aparece, creo yo, en ese esfuerzo colaborativo, la oportunidad de fortalecer los puertos que tenemos de las empresas públicas, en particular Mardones, para la empresa portuaria actual, y Laredo, para la empresa de Enap. En ambos casos, hay una decisión de fortalecer el puerto actual, es un proyecto que ya está la empresa destinada para eso, es un puerto actual que permite recibir barcos de hasta 230 metros de eslora, pero la infraestructura actual no permite tener grúas estacionarias sobre el muelle,

entonces lo que se va a hacer es reforzar y equipar, y ahí es importante la labor del Gore que puso recursos para que esto ocurriera. Eso va a permitir duplicar la capacidad de aproximadamente 400.000 toneladas al año a 800.000, sólo por el reforzamiento de las grúas”.

- ¿Cuáles son los planes con Laredo y Enap?

- “Desde Enap va a ser necesario expandir también el puerto de Laredo y de esa manera también contribuir a esa mayor capacidad que va a ser necesaria para estos proyectos iniciales que van a ir llegando, que se pronostiquen, que van a ir llegando a la región”.

- ¿En esta primera etapa, el impulso inicial, qué pasará con los proyectos que quieran instalarse en Tierra del Fuego?

- “Se han ido autorizando la instalación, el uso del marítimo para algunos proyectos tempranos, y también se vislumbra el que, porque hay una prioridad presidencial transmitida por el Presidente Boric, de avanzar con un sentimiento de urgencia, para evitar tener estos proyectos en la incertidumbre respecto de qué va a pasar, se han ido autorizando. Sí me parece importante que exista la convicción de que ese desarrollo portuario que va a requerir la isla Tierra del Fuego se realice también con los mismos criterios que estamos tratando de colaboración en este proyecto que estamos contemplando para el continente. Es decir, evitar que cada proyecto construya su propio puerto, porque eso significa un costo importan-

te, una infraestructura que después no se usa después de la construcción, y al mismo tiempo un impacto ambiental que podríamos evitar. Y lo otro que se considera también como una alternativa es que algunos de los aerogeneradores que tengan que llegar a la isla puedan pasar por continente y a través de barcazas, desde Mardones, se puedan llevar a algunos puntos más cercanos”.

- ¿Tienen contemplado algún tipo de mejoras o subsidios para hacer viable el cruce de aerogeneradores por barcazas?

- “Es una etapa temprana para eso. No está contemplado por el momento. Lo que tenemos es una posibilidad de eventualmente que la industria del hidrógeno verde tenga la oportunidad de poder recibir aerogeneradores en Mardones y a través de barcazas cruzarlos hacia la isla. Mi impresión es que estos proyectos, que son de gran envergadura, podrían financiar sin problemas el transporte, sin necesidad de subsidio para que eso ocurra. Lo que sí es necesario pensar es que eso va a ser suficiente para todo lo que se va a requerir. Y mi impresión, más bien que no, es que se va a requerir, además, proyectos portuarios en Tierra del Fuego de modo de poder recibir en forma directa allá parte del equipamiento que la industria va a ir necesitando”.

- Desde H2V Magallanes han indicado que se requerirían 17 años sólo para la descarga de aerogeneradores, sin posibilidad de módulos mayores, con la capacidad actual.

- “El estudio que se presentó hoy trata de identificar



algunos nudos, algunos cuellos de botella, las oportunidades de inversión tanto en el sector portuario como en el sector vial, para que los proyectos puedan recibir los aerogeneradores de forma oportuna. Hablaban de distintos momentos del día en los cuales podría ser mejor, porque recordemos que parte de las vías también son necesarias para otro tipo de transporte, porque muchas de estas vías son vías internacionales incluso, y, por tanto, pretender que las vías estén solamente exclusivas para el uso de estas industrias, eso no va a ocurrir. Sin embargo, hay una voluntad por parte del gobierno de tratar las expansiones que el sistema vial va a requerir y también con prioridad”.



Rodrigo Maturana

operador nuevo a la ciudad que ha estado llevando adelante su servicio, dando continuidad a un servicio de transporte público fundamental, ocupando los buses que ya estaban acá en Punta Arenas. Nosotros creemos que es importante ir recuperando toda la flota para que la flota esté completamente operativa por parte de la empresa que provee los buses. Pero al mismo tiempo, mirando un poquito más a largo plazo, debemos poder traer a Punta Arenas una flota más moderna, electromovilidad, buses eléctricos, y eso es parte de lo que tenemos en carpeta”.

- ¿De qué manera el ministerio colabora con los habitantes que viven en zonas aisladas?

- “Aquí quisiera destacar que la ley de subsidios al transporte público que se aprobó este año, exige que cada persona que se pueda subsidiar al transporte público en Santiago tenga un espejo en regiones, y que ese espejo en regiones, la mitad la administramos nosotros como Ministerio y la otra mitad administra las comunas regionales, y nosotros nos preocupamos de subsidiar una serie de servicios de transporte rural, en algunos casos camineros, en otros ca-

“Pretender que las vías estén solamente exclusivas para el uso de estas industrias (H2V), eso no va a ocurrir. Sin embargo, hay una voluntad por parte del gobierno de tratar las expansiones que el sistema vial va a requerir y también con prioridad”.

so también marítimos o a la costa, que son fundamentales para la conectividad en todas las zonas aisladas que tú mencionas. Hay una multiplicidad de servicios marítimos que acá son clave para que zonas remotas y aisladas puedan tener esa conectividad y esa accesibilidad a, por ejemplo, servicios públicos o servicios de salud, que de otra manera sería imposible.

“En algunos casos subsidiamos servicios de transporte aéreo, es decir, acá hay un rol del Ministerio de Transportes que ha permitido que, sobre todo en zonas aisladas como

nuestro sur austral, pueda mantener cierta conectividad que de otra manera sería muy compleja. Entonces esos subsidios son esenciales, y más bien lo que ha estado ocurriendo en este último tiempo que nosotros hemos estado como gobierno es que se viene más bien fortaleciendo. Y ahora viene la pregunta respecto de los recursos, la otra mitad de los recursos que administra el gobierno regional, cuáles van a ser esos proyectos a los cuales se van a dedicar en términos de transporte público”.

- ¿Qué opina de la iniciativa de conectar el continente con Tierra del Fuego a través de un túnel?

- “Ese es un proyecto que es más bien de Obras Públicas que nuestro, por lo tanto, no tengo antecedentes mayores como para poder comentar, no me siento cómodo porque no los tengo. Porque me imagino además que un proyecto como el que describes, no se construye en función de los flujos que uno ve hoy, porque es poco el movimiento, sino más bien el tipo de desarrollo que eso podría gatillar. Y ahí es una discusión política más amplia que habría que tener principalmente con el Ministerio de Obras Públicas”.

- Considerando todos los puertos y obras, ¿cómo se ha lidiado con la ausencia de instrumentos de planificación regional, como zonificación de borde costero o planes interurbanos?

- “Aquí lo que se está procurando es un desarrollo de industria que sea cuidadoso también con el uso del borde costero y por eso es que estamos tratando de darle una estructura y un orden al desarrollo portuario que la industria va a requerir. Estábamos en Mardones donde se va a intervenir una zona portuaria que ya está autorizada. Estamos hablando de expandir el puerto de Laredo. De nuevo, son zonas portuarias que ya existen y de esa manera la planificación se va a hacer de una manera que interviene el borde costero en lo mínimo posible. Ahora, eso no va a ser siempre posible y va a haber oportunidades que vamos a necesitar. Un desarrollo portuario que se va a tener que autorizar uno a uno en función de su debido mérito, pero también siempre con los criterios de priorizar aquellos proyectos que den mejores luces de que la infraestructura que se autoriza va a ser utilizada por múltiples proyectos, evitando que tengamos una proliferación de proyectos portuarios que termine dañando el borde costero más de la cuenta”.

Movilidad y conectividad

- ¿Cuáles son las prioridades para Transportes en los próximos dos años en la región?

- “Yo creo que tenemos

desafíos asociados a la industria del hidrógeno verde, el más distintivo respecto de otras regiones del país. Lo que estábamos hablando en materia de hidrógeno verde y el desarrollo logístico que se requiere, tanto en puertos como en vías, es fundamental (...) Ahora, respecto de movilidad, hay varias cosas. Por una parte, están los desarrollos y los proyectos que tenemos a la vista en electromovilidad, tanto en Punta Arenas como en Puerto Natales. Hay esfuerzos también asociados a cómo podemos fortalecer y mejorar las condiciones en las cuales se desarrolla la movilidad de los vehículos con gas natural comprimido. También nos interesaría poder hacer más fácil ese tipo de transporte eléctrico, teniendo más espacios donde esa energía se pueda recibir. Y avanzar como principal actor acá el tema de los vehículos eléctricos renovando no solamente buses, sino que también transporte público menor nos parece también muy interesante”.

- Se ha destacado muchas veces los sistemas de transportes en Chile. ¿Cómo evalúa el transporte público de Punta Arenas?

- “Ha sido una historia compleja en que nos gustaría poder tener una oferta mucho más atractiva que la que hemos visto en los últimos años. La empresa que todavía provee los buses ha tenido tasas de falla importantes y vimos que era necesario poder traer un