

DHL industrial advierte frente al hidrógeno verde: “Chile tiene un plazo corto para mejorar la infraestructura en Punta Arenas”

• GUILLERMO V. ACEVEDO

US\$ 60.000 millones es la inversión total que calcula la Asociación de Hidrógeno Verde de Magallanes para los nueve proyectos de este tipo que se desarrollan o que proyectan instalarse en la región.

Pero para que se concreten, “primero hay que crear un puerto, y luego crear las condiciones para mover esas piezas por carreteras”. Así lo advierte Alberto Oltra, CEO para Sudamérica de DHL Global Forwarding, y sugiere que “el mayor desafío está antes de empezar la producción de hidrógeno verde, y es poder traer las máquinas de hidrólisis y las turbinas que serán aproximadamente 250 para los molinos de viento en la primera fase, que es bastante”.

La empresa alemana DHL, en su división de transporte industrial, participa del desarrollo de los planes técnicos de ruta para compañías que se instalarán en la zona.

Hoy trabajan junto a HNH Energy, la empresa de capitales daneses y austríacos, cuya inversión superaría los US\$ 5.000 millones y que proyecta empezar a operar en 2030. Además, trabajan con Total Energies, que hasta ahora se encuentra en la tramitación de los permisos ambientales.

HNH les solicitó desarrollar un Plan Técnico de Ruta, esto es, definir la mejor alternativa para llevar los equipos y cargas a destino, estudiando vías marítimas, terrestres, las pendientes, tendidos eléctricos, y todos los aspectos técnicos.

Los estudios alertan ante la inexistencia de puertos que puedan cumplir con los requerimientos necesarios. “Las piezas en cuestión alcanzan las 700 toneladas”, explica, y “para poder moverlas se necesitarán puertos de gran envergadura porque el calado que hoy existe no da”.

Actualmente las operaciones en Chile de esta empresa se concentran en gran medida en el movimiento de cargas y piezas para la gran minería. En una mirada comparada, Oltra afirma que “los proyectos de hidrógeno verde son de una escala bastante grande, similares o incluso mayores que algunos proyectos mineros”.

El desafío portuario de Punta Arenas

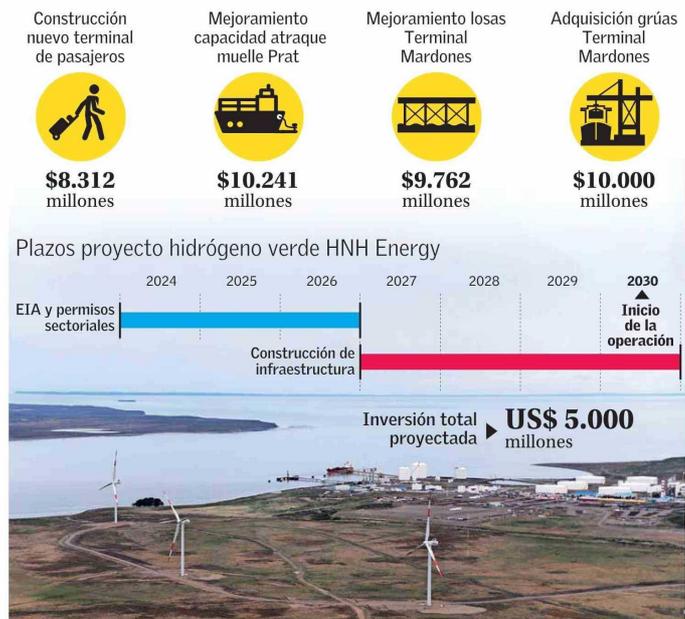
“Hay muy pocos puertos que están preparados para recibir estas cargas, y los de Punta Arenas no lo están”, dice Oltra. Esto porque, además de no contar con el calado necesario, existen muy pocos que cuenten con grúas de 700 toneladas.

“Los dos puertos que hay en Punta Arenas, en un principio, no van a ser utilizados para estos fines, y lo más probable es que quien desarrolle el nuevo puerto sea la propia compañía de energía, es decir, quien desarrolla el proyecto tendrá también un puerto privado para su operación”, afirma.

Además, dónde se ubiquen el o los puertos va a depender de dónde esté la planta. Explica que deben estar relativamente cerca porque “para mover, por ejemplo, unas palas de 60 metros de largo para los molinos de viento para generación de energía, no puedes transitar con ellas por el medio de la ciudad, y para eso es este estudio técnico”.

No obstante, sí habrá una coordinación con el Estado, que tiene que aprobar dónde

Inversión portuaria en Punta Arenas 2024 - 2028



Fuente: DHL Global Forwarding, HNH Energy, Empresa Portuaria Austral

EL MERCURIO



Alberto Oltra, CEO de DHL Global Forwarding en Sudamérica.

se ubicarán los puertos, pero la inversión será 100% privada, asegura. “El puerto privado es imprescindible para cada proyecto porque tiene unas características un poco distintas a un puerto tradicional”, agrega.

La Empresa Portuaria Austral, en conjunto con el Gobierno Regional de Magallanes a través del Fondo de Desarrollo Regional, comprometieron una nueva inversión pensando en el reacondicionamiento de los puertos Prat y José de los Santos Mardones, apostando por el turismo y futuros proyectos de carga, específicamente de hidrógeno verde en la zona.

Según detalla la Empresa Portuaria Austral, para el muelle turístico Prat se destinará una inversión total de \$8.312 millones entre 2024 y 2028, para la construcción de un nuevo terminal de pasajeros. A eso se suman \$10.241 millones para mejorar la capacidad de atraques en el mismo puerto, pensando en la recalada de cruceros.

A su vez, la inversión para mejorar las lo-

sas del puerto Terminal Mardones será de \$9.762 millones, y de \$10.000 millones para la adquisición de dos nuevas grúas de hasta 80 toneladas.

Pese a estos esfuerzos, Oltra sostiene que “esa ampliación contribuirá más en la exportación del amoníaco después. Es decir, que habrá una producción muy grande a partir del funcionamiento de las plantas —previsto para 2030—, entonces seguramente esos puertos privados no van a dar abasto para exportar toda la producción de amoníaco”.

Urgente desarrollo de infraestructura

“Chile tiene un plazo corto para mejorar la infraestructura en Punta Arenas”, dice Oltra. Si estos proyectos de hidrógeno verde se concretan, las proyecciones estiman que su aporte del PIB se doblará en cinco años, al nivel de la Región de Antofagasta.

Y ese crecimiento va de la mano con el desarrollo de infraestructura para recibir más gente. “Si los permisos ambientales, que son los que toman más tiempo, se aceptan en los plazos razonables, no habría retraso para empezar la construcción en 2027 y operar en 2030”.

Es decir, “no solo habrá un aporte al PIB por parte de los proyectos, sino que habrá un cambio total en la dinámica de la ciudad. Esto no en los cinco o seis años en que empezará la producción, sino que en dos o tres años empezará a llegar gente nueva”.

En Magallanes hay un desempleo muy bajo, comenta; entonces, la gente vendrá a trabajar desde otras regiones. Será necesario mejorar y expandir el aeropuerto, porque los vuelos a Punta Arenas van a aumentar.

También la oferta hotelera tendrá que ser mayor, y mejorar carreteras y servicios.