

Fortalecer la infraestructura de los astilleros, apostar por el desarrollo en innovación y generar espacios de apoyo para el financiamiento de proyectos para el sector privado son tres condiciones que el gerente general de la empresa Astilleros y Servicios Navales (Asenav), Heinz Pearce, ve necesarias para materializar la nueva política de construcción naval anunciada recientemente por el Gobierno. Un camino de estas características, explica el ejecutivo, se traduce en “un círculo virtuoso que beneficia múltiples aristas de alto impacto nacional, como la economía, industrialización, I+D, la academia, entre otras”.

Los primeros pasos en esta ruta, explica el ejecutivo, pueden replicar lo que han hecho otros estados, sobre todo potencias europeas. “La fórmula utilizada en Noruega, Francia, Finlandia, Países Bajos, Alemania, entre otros países, es canalizar

este apoyo mediante la creación de las Agencias de Crédito de Exportación (ECA), fondos específicos para I+D en el sector marítimo, fórmulas para neutralizar las emisiones en el transporte, además de apoyarse en privados para la fabricación de naves de defensa. Todas estas acciones apuntan a fomentar una industria en la que Chile tiene enormes ventajas comparativas y competitivas, tanto por su ubicación geográfica para activar los corredores bioceánicos y su extensa costa, haciendo de esta una real carretera de comunicación del país.

-¿Qué pasos debe dar la industria privada de construcción naval ya instalada en nuestro país para alinearse con los objetivos planteados por la ministra?

-La industria privada de astilleros en Chile se encuentra en una posición muy avanzada en materia de construcción naval.

En la actualidad Asenav es el astillero privado más importante de la costa Pacífico sur. Junto a ello ya existen astilleros con buenas capacidades y con un buen potencial de crecimiento para apoyar la nueva política de construcción naval. No solo eso: contamos con tecnología que está al mismo nivel que potencias de Europa, Asia y Oceanía, por lo que una embarcación hecha en nuestro país posee tanto y a veces más cualidades que las construidas en otras latitudes. De hecho, varias de las naves de fabricación chilena hoy se encuentran operando en la industria europea, con excelentes resultados. También es necesario recordar que en Chile existe la capacidad para convertirnos en una potencia en esta materia, a nivel continental. Solo como ejemplo, es conveniente recalcar que hoy, desde el territorio nacional, estamos elevando los estándares de operaciones de dife-

rentes industrias como la de las clínicas pesqueras o el turismo. En Valdivia se construyó la M/N “Owurkan”, una embarcación con innovadoras tecnologías para el tratamiento veterinario de peces, nave única en el mundo; y en proceso de construcción se encuentra M/N “Magellan Discoverer”, el primer crucero diesel-eléctrico e híbrido con baterías de América para operaciones sustentables ambientalmente en la Antártica.

-¿Hay alguna reforma económica relevante que aceleraría el proceso? ¿Qué pasa con las competencias de otros países vecinos?

- En materia económica, el apoyo al financiamiento de los proyectos es clave. En ese sentido, reitero que sería conveniente revisar el modelo de las Agencias de Crédito de Exportación (ECA) que existen en Europa y que ha demostrado buenos y exitosos resultados para sus respectivos astilleros, armadores o dueños de naves y proveedores. Apostar por la inversión marítima se está convirtiendo en una necesidad para Chile, pues somos un país con 6.400 km de costa que tiene todas las posibilidades de convertirse en potencia internacional. En ese sentido, la inversión que han hecho países vecinos también añade otro incentivo más para avanzar en esa materia.

-¿Qué permite actualmente la industria de construcción naval en Chile? ¿Qué tipo de embarcaciones puede construir, con qué tipo de tecnologías y en qué envergadura?

- En Asenav somos el astillero privado más importante de la Costa Pacífico Sur y eso no es, en ningún caso, un elogio, es un dato concreto. Señal de esto es que a través de los años hemos elevado el estándar de diferentes industrias. El caso más inmediato es el turismo sustentable. Hace algunos años fabricamos la nave de Pasajeros “Magellan Explorer”, un crucero de lujo Clase Polar, de bajo impacto ambiental para viajes en la Antártica que, además de tener tecnología sustentable, diseño bajo un concepto de eficiencia energética, posee una mayor autonomía, plantas de tratamientos de desechos líquidos y sólidos, entre otros. Gracias a su diseño y performance, cuenta con la acreditación IMO Tier III, que es la más estricta en materia naval para navegación polar. Sin embargo, no nos quedamos allí y por eso estamos avanzando en una embarcación que eleva todavía más el estándar: el “Magellan Discoverer”, que es el primer crucero híbrido del continente americano y que también realizará viajes al Continente Blanco, bajo el mismo operador que la nave anterior. En ambos casos estamos hablando de cruceros que, además de tener lujos y comodidades propias de estas embarcaciones, son unidades que se han marcado una diferenciación a nivel internacional.



Hoy contamos con las mismas tecnologías que Dinamarca, Alemania o Turquía para construir naves de calidad, pero ofreciendo muchos beneficios adicionales”

-¿Cuál es el rol que debería tener la Armada en la aplicación del anuncio hecho por la ministra?

- Más que referirnos a un actor en específico, nos interesa contribuir con la política en general. En ese sentido, lo que podemos decir es que vemos con buenos ojos que las instituciones del Estado confíen en los astilleros privados nacionales para apoyarlos con sus proyectos. Hace poco firmamos un contrato con Asmar y que nos permitirá trabajar en conjunto en la construcción de las embarcaciones para los primeros buques multipropósito de la Armada. Con ello, los dos astilleros más grandes del país están operando de manera conjunta, lo que es sinónimo de múltiples positividadades y grandes sinergias. Y esto también puede ser replicado con otros organismos estatales.

-¿Cuánto podría demorar la implementación efectiva de esta política de construcción naval? ¿Cuánto podría costar este esfuerzo a nivel país?

- Desde Asenav existe plena disponibilidad para iniciar, desde ya, el trabajo que requiere el modelamiento de esa política. Respecto a los costos, conviene más que nada poner el foco en los beneficios. El principal es uno que ya ha sido mencionado por el Gobierno: “Chile tiene todas las posibilidades de convertirse en el astillero más importante de Latinoamérica”. Con una industria

de astilleros aumenta la generación de empleos directos e indirectos, crece la tecnología e industrialización del país, se fomenta el desarrollo de soluciones chilenas de ingenierías, evitando la fuga de talentos nacionales; en la industria se crean o convierten nuevas líneas de producción, se activa una actividad económica en cadena, a causa de los proveedores que se requieren para esto, contribuye a la descentralización, entre muchas otras. Basta con mirar el impacto que ha tenido Asenav en Chile: es una marca empleadora que genera en promedio 500 puestos de trabajo directo; fomenta el desarrollo de las regiones, pues el 95% de sus colaboradores corresponden a personas de Valdivia. En el año 2024 impulsó fuertemente la inversión en I+D tras la adquisición de equipos finlandeses para la automatización de procesos de soldadura. A esto se debe sumar además su aporte económico: cada vez que el astillero recibe un proyecto, entre el 37% y 40% de los costos de estos representan pagos que se quedan en el país, entre proveedores nacionales y personal.

-¿Puede Chile apostar a competir con otros países de la Región que ya tienen instalada una industria de construcción naval? ¿Hasta qué punto podría crecer la industria chilena?

-Desde el sector privado, Chile ya está compitiendo a nivel internacional en materia de astilleros. Asenav tiene más de 50 años de experiencia y desde hace décadas es una alternativa real para empresas europeas que tienen la necesidad de comprar barcos. Una industria que sirve como ejemplo es la pesquera. Para ese sector ya desde los 90 empezamos a construir naves de ese tipo, tanto para armadores nacionales como extranjeros. Para ser todavía más concretos, en 1998 entregamos naves como el “Christian i Grotinum” y “Murmán 2” a empresas del hemisferio norte. A nivel de Latinoamérica sería conveniente potenciar la posición del país como un actor relevante en la construcción naval. Hoy contamos con las mismas tecnologías que tienen astilleros de Dinamarca, Alemania o de Turquía para construir naves que se encuentren al mismo nivel de calidad, pero ofreciendo muchos beneficios adicionales: la cercanía geográfica para todo el cono sur de América y rutas marítimas más cortas y seguras para las entregas. ■

AGENCIA UNO



Chile tiene todas las posibilidades de ser el astillero más importante de Latinoamérica”

HEINZ PEARCE, gerente general de Astilleros y Servicios Navales (Asenav)