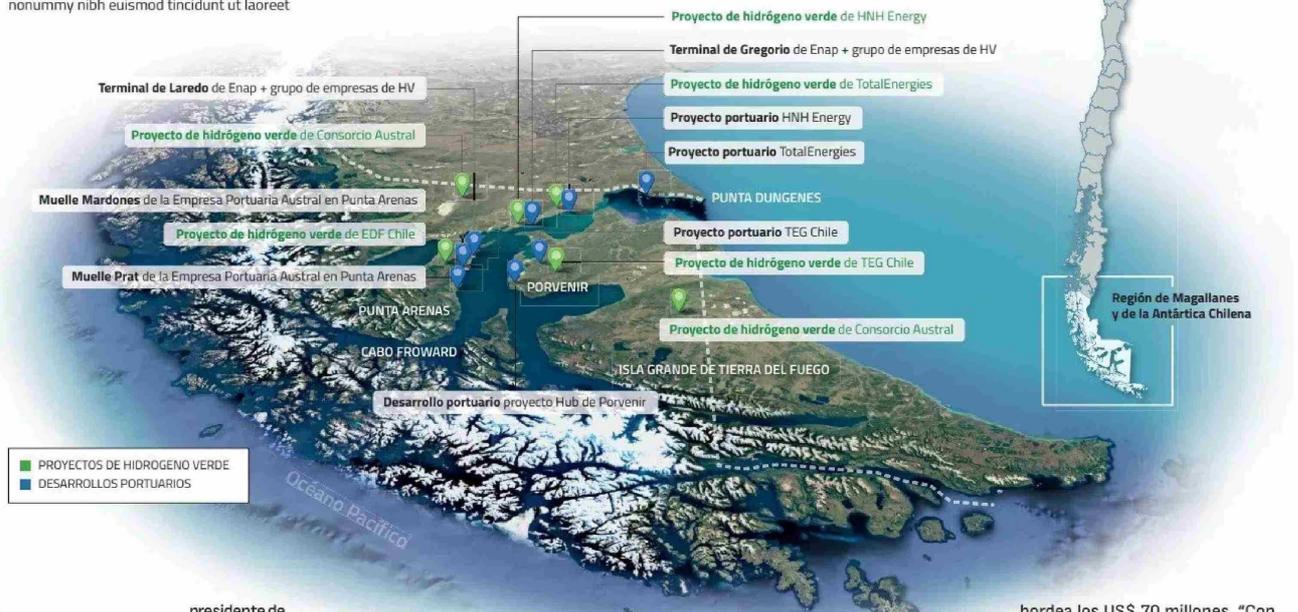


El auge del Estrecho de Magallanes en el mapa del comercio mundial

Un alza de 25% en el tráfico de buques extranjeros este año evidencia el reposicionamiento del paso austral para el tránsito marítimo que, sumado a las exigencias de los grandes proyectos en combustibles verdes impulsa, al menos, ocho iniciativas en infraestructura portuaria.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet



POR JORGE ISLA

Un flujo cada vez mayor de naves graneleras, buques portacontenedores y flotas pesqueras internacionales por el Estrecho de Magallanes, sumado a la presencia creciente de embarcaciones de turismo que han convertido a Punta Arenas en el puerto que recibe más cruceros en el país, evidencian la importancia adquirida por este paso marítimo austral para el comercio mundial. Una posición que se ha acentuado en los últimos años por las dificultades que enfrenta la operación del Canal de Panamá por causa del cambio climático —con altos tiempos de espera y costos para la industria— así como los conflictos bélicos que siguen afectando rutas clave en el Medio Oriente y Europa.

“Dadas las dificultades que tiene Panamá con la disponibilidad de agua del lago Gatún para sus esclusas, la navegación mundial tiene muy en cuenta las posibilidades que ofrece el Estrecho de Magallanes, que sigue siendo hoy una alternativa para naves de mayor tamaño como una vía segura y conveniente”, indicó Edmundo González Robles,

presidente de la Liga Marítima de Chile y exComandante en Jefe de la Armada, en un reciente seminario sobre el tema.

Para los expertos, el análisis del futuro de Magallanes requiere aquilatar su rol geopolítico como puerta de entrada al continente blanco, donde cada vez más países aspiran a aumentar su influencia, incluidas las mayores potencias mundiales. “Chile está mucho mejor posicionado en la proyección antártica, pero nos falta mucha infraestructura y una mayor presencia del Estado”, dijo a Señal DF el exvicealmirante Ignacio Mardones.

La alerta por el déficit de infraestructura en esa región es unánime, dado el sostenido aumento de la circulación de grandes naves graneleras y portacontenedores. Y así como en 2023 las 1.979 naves mayores (embarcaciones de más de cincuenta toneladas) extranjeras que circularon por el Estrecho de Magallanes implicaron un alza de 21% en relación al tráfico del año precedente de acuerdo a los datos de Dirección General del Territorio Marítimo, la tendencia se ha mantenido en 2024. De hecho, distintas

fuentes consultadas estiman un incremento en niveles de 25% en lo que va de este año.

En este escenario, el gobernador de Magallanes, Jorge Flies, estimó que “en 2024 vamos a duplicar el paso en relación a lo que teníamos históricamente en el último quinquenio”.

A la demanda de infraestructura proveniente del comercio mundial, se sumarán las nuevas exigencias de aumento de capacidad que impondrá la expansión de los proyectos de hidrógeno verde y otros compuestos que apuntan a convertir a Magallanes en un polo mundial en combustibles limpios. Así, esta suma de requerimientos se está expresando en el desarrollo de, al menos, ocho iniciativas en curso en obras portuarias, tanto públicas como privadas, en distintos niveles de avance en ambas orillas del estrecho.

Hitos en inversión pública

Un año activo en planes de infraestructura tiene la Empresa Portuaria Austral (EPA) para sus recin-

tos en Punta Arenas. Por un lado, ejecuta la ampliación del tradicional Muelle Prat, preparando el reinicio de la segunda etapa con el desarrollo de un terminal multipropósito que permita recibir los cruceros y atender las naves que van hacia la Antártica. “Estamos haciendo todo el esfuerzo porque esté operable a fines de 2026 o principios de 2027, y eso va a significar, por ejemplo, que los cruceros sean atendidos en tierra. Con eso, vamos a poder ser muy competitivos con Ushuaia”, dijo el presidente de EPA, Gabriel Aldoney, sobre la iniciativa que afina la ingeniería de detalle y considera inversiones por unos US\$ 12 millones.

El proyecto más ambicioso es el muelle Mardones, que partirá con una fase por US\$ 18 millones para mejorar su infraestructura actual con el reforzamiento de la losa para posibilitar la operación de grúas móviles por primera vez en Punta Arenas, etapa que está en proceso de adjudicación. Luego, vendrá la ampliación del frente de atraque a 400 metros, con lo cual el horizonte de inversión final

bordea los US\$ 70 millones. “Con un calado de 14 metros, permitiría atender a los buques contenedores más grandes con nuevas grúas y un área de respaldo de 20 hectáreas”, destaca el directivo. La construcción podría concluir a principios de 2027, completando el plan general de EPA por US\$ 120 millones en la región.

El directivo señaló que esta mayor capacidad también permitirá “dar respuesta a los requerimientos de los desarrolladores del hidrógeno verde, sobre todo para aquellos más tempranos, de que no van a tener dificultades para desembarcar la carga de sus proyectos”.

Los puertos para el hidrógeno verde

A las perspectivas de la región en el concierto del comercio marítimo internacional, ahora se añaden las demandas de infraestructura provenientes de los desarrollos en hidrógeno verde.

En efecto, dentro de la primera ola de megaproyectos de HV en Magallanes, los desarrollos que planean las firmas internacionales HNH Energy, TotalEnergies y TEG Chile contemplan polos portuarios. Y el escenario para ellas se perfila

más propicio gracias a un ritmo más acelerado en la tramitación de las concesiones marítimas, cuyos trámites ahora han demorado entre uno y dos años.

En agosto pasado, la Comisión Regional del Uso de Bordo Costero de Magallanes dictó informes favorables para concesiones marítimas de tres megaproyectos, entre ellas las solicitadas por Teg Chile –filial de la inglesa Transitional Energy Group, que busca generar amonio verde con una inversión de US\$ 7 mil millones en Tierra del Fuego– y HNH Energy, que impulsa un puerto privado de uso público en Bahía Gregorio. Esta última iniciativa de producción de amoníaco verde del consorcio entre las austriacas Ökowind y Austria Energy Group, y la danesa Copenhágen Infrastructure Partners, totaliza inversiones por US\$ 11 mil millones y cuenta con la tramitación ambiental más avanzada tras superar una barrera relevante a inicios de este mes cuando su Estudio de Impacto Ambiental recibió la luz verde definitiva tras ingresar el 31 de julio.

La decisión final sobre estas concesiones está en manos de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, instancia que también evalúa la solicitud en este mismo sentido de la

Sociedad de Inversiones Albatros para el proyecto Llaquedona Green Hydrogen, que considera 1,7 GW e inversiones por US\$ 5.000 millones.

Para el caso del TotalEnergies –cuya inversión bordearía los US\$ 15.000 millones en la infraestructura de base y la fase inicial de producción en torno a cinco GW, de un total de 10 GW– las expectativas de la industria apuntan a que su solicitud de concesión marítima se concretará en plazos aún más cortos. “Hemos logrado bajar los tiempos para las autorizaciones de uso de borde costero y eso ha sido gracias a un compromiso de la Armada y del Gobierno central que puso todas las voluntades para avanzar aprobando una concesión marítima en dos años para grandes proyectos que antes demoraban diez años” subrayó Flies. Además del permiso de HNH y de otros dos puertos en curso, agregó que “estamos ad portas de tener autorizaciones de otras dos concesiones marítimas en Puerto Natales y el Estrecho de Magallanes”.

Por su función productiva y posicionamiento en infraestructura, Enap está llamada a jugar un papel decisivo en esta nueva industria. La estatal ha suscrito dos acuerdos



con consorcios para potenciar sus instalaciones portuarias en San Gregorio y Laredo para que sirvan de apoyo a la construcción y las primeras operaciones. Entre ellos, las iniciativas de EDF y Consorcio Austral, que no han manifestado intención de desarrollar puertos propios.

Pero a pesar de los convenios en los últimos dos años, en definitiva “habido mucho discurso, pero eso no se ha traducido en hechos concretos, mientras que desde Transporte y la EPA se ha realizado mucho en solo cuatro meses”, resume una fuente privada local. En este ámbito, un nuevo impulso podría venir desde el sector público. “Tras el cambio en la Ley de Presupuestos de este año que permite a los gobiernos regionales invertir en empresas

públicas, firmamos con EPA un convenio por \$ 40 mil millones. Y para 2025, pedimos agregar a Enap a esa partida para poder invertir en el Muelle Laredo pensando en hidrógeno verde”, explicó Flies. El objetivo, indicó, es extender esa modalidad a Asmar, tanto para incrementar su base instalada en astilleros con “otra línea que duplique la capacidad” y, probablemente, “diversificar su función a, por ejemplo, la construcción de las torres de los aerogeneradores”.

A su juicio, lo que está pasando en la región obliga a “planificar muy bien, porque la tensión pública y privada que vamos a tener, especialmente en el desarrollo en hidrógeno verde, va a ser muy grande”.

¿Es suficiente el esfuerzo desplegado por las autoridades? “No. Existen iniciativas pero que no obedecen a una estrategia. Además, los procesos son muy lentos, llevamos años discutiendo lo mismo, y muchos de los proyectos ya tienen más de 20 años, época en la cual la permilogía era mucho más fluida. En cambio, hoy los procesos como la evaluación de impacto ambiental –muy respetables e importantes– implican tiempos mucho mayores para todos los proyectos”, opinó el exvicealmirante Ignacio Mardones,

actual jefe de desarrollo y estrategia del think tank AthenaLab. En esta línea, subrayó la necesidad de estar atentos al avance que ha desplegado Argentina en Tierra del Fuego. “Ellos tienen proyectos y los concretan, con un Estado siempre muy presente”, dijo.

Una idea a gran escala

No solo los requerimientos del hidrógeno verde han captado el interés de las empresas. En la zona de Tierra del Fuego que mira hacia el Estrecho de Magallanes, un grupo de inversionistas dueños una propiedad de 1.400 hectáreas y 6,8 kilómetros de borde costero en las inmediaciones de Porvenir, impulsa un hub portuario y logístico cuyo objetivo es atraer carga granelera del sur de Brasil y el resto del Mercosur para transferirla a grandes buques con destino a los mercados de Asia.

“Logramos atraer la atención del fondo de inversión extranjero. La conversación está bastante avanzada ya que hemos comprobado que las condiciones naturales son favorables”, indicó el consultor y académico Jorge Guzmán en un coloquio realizado el 31 de mayo pasado en la Liga Marítima de Chile, oportunidad en la que detalló que se ha “calculado una inversión de US\$ 700 millones”. 