La Prensa Austral
2025 Audiencia: 15.600 Sección: económico
2.797 Tirada: 5.200 Frecuencia: 0
5.600 Difusión: 5.200
5.600 Ocupación: 60,52%

Gerente general de Tabsa, Cristóbal Kulczewski, ante inversiones en logística para H2V

"Una vez que los proyectos avancen y se concreten, nosotros vamos a estar disponibles para invertir"

» El estrecho de Magallanes se posiciona como una ruta estratégica para el transporte de megaproyectos eólicos e hidrógeno verde, pero su infraestructura actual -puertos y embarcaciones- es insuficiente para la escala requerida. El gerente de la firma naviera, advierte que operaciones como el traslado de aerogeneradores a Argentina (en pequeña escala) demuestran que, sin inversiones urgentes en ferri y terminales privados, la región no podrá soportar cargas masivas.

Lucas Ulloa Intveen
Lucas.ulloa@laprensaaustral.cl

Aprovechar la condición de paso natural entre los océanos Atlántico y el Pacífico que tiene el estrecho de Magallanes. Esta es la principal ventaja que observan desde Tabsa para la utilización de esta carretera marítima frente a los desafíos que plantea la llegada de la gigaindustria del hidrógeno, así como de otros sectores productivos. En entrevista con Pulso Económico, Cristóbal Kulczewski Larraín, gerente general de Tabsa, aborda las proyecciones de la empresa naviera sobre la logística regional, así como los escollos que aún tienen en incertidumbre la materialización de inversiones considerables.

A diferencia del canal de Panamá, el estrecho de Magallanes, al ser un paso natural, no se vería tan afectado por las condiciones o los cambios climatológicos que existen en el planeta. Así lo ve Kulczewski, graficando que el año pasado, cuando producto de fuertes sequías se vio afectada la capacidad de cruce del canal centroamericano, hubo un 20% mayor de tránsito respecto del 2023.

Sin embargo, otros dos puntos también inciden en esta preferencia por la ruta descubierta por el navegante portugués hace 5 siglos. "Los problemas que están viviendo las líneas navieras en los pasos por el lado de Africa subsahariana, con la piratería, también está haciendo que la industria genere cambios en sus rutas comerciales, lo que podría beneficiar al estrecho de Magallanes. Un tercer punto, son las cargas de proyectos. Los grandes buques y cargas de proyectos que requieren grandes dimensiones utilizan el estrecho porque el canal de Panamá, al ser un paso artificial, tiene ciertas restricciones que aquí no existen", explica el gerente general de Tabsa.

Gerardo López Mage

El gerente de Tabsa, Cristóbal Kulczewski, analizó los desafíos del sistema portuario de Magallanes.

» Kulczewski explica que la gran ventaja de mover los equipos de grandes dimensiones por la carretera marítima "es que no impactas la conectividad vial terrestre de la ruta"

Traslado de aerogeneradores a Argentina

Una de las grandes operaciones, presentadas como un hito en la capacidad logística de la empresa y las posibilidades que ofrece el estrecho de Magallanes, fue el tránsito de dos aerogeneradores hacia Río Cullen, en Tierra del Fuego argentina, para proyecto de TotalEnergies. Este trabajo permitió establecer que para pequeños proyectos, las capacidades ya están, aunque para un mayor volumen o escala, sería inviable.

"Para proyectos chicos como este, recordemos que es un proyecto de dos aerogeneradores, fueron movilizados en un total de nueve viajes. Si tu multiplicas a una escala mayor, cuando vengan los proyectos de 100 aerogeneradores (o más), obviamente que la infraestructura actual que tenemos no va a ser capaz de soportar esa demanda", sincera Kulczewski. "Proyectos de gran escala, lo más probable y te lo puedo firmar, es que no van a funcionar con la capacidad que tenemos actualmente en infraestructura, tanto portuaria, para recibir los equipos que van a venir de Asia, como la infraestructura en Tierra del Fuego".

Es a raíz de esta problemática latente que los proyectos y empresas desarrolladoras están considerando sus propios terminales. "Nos han invitado a trabajar con ellos, a dar nuestras opiniones respecto a cuál sería la infraestructura óptima para hacer eficientes los recursos. Es muy distinto construir una rampa que un terminal, estamos hablando de cientos de millones de dólares. Y eso puede apoyar o beneficiar la rapidez de las inversiones de esos proyectos".

Un antecedente aportado por el cliente que contrató a Tabsa para hacer estos traslados, es que "es uno de los pocos proyectos en que todos los equipos, tanto las aspas, como las torres, los naceles, no tuvieron ningún detalle hasta el destino". Para Kulczewski, esto marca un hito importante, porque "da cuenta de que el negocio se puede realizar por esta vía, por el estrecho de Magallanes como vía marítima para todos los proyectos y da cuenta de la capacidad instalada de las compañías regionales".

Proyectos a escala de Magallanes

Volviendo al punto referido por el gerente de Tabsa, en Magallanes no existen proyectos pequeños de hidrógeno. Todos implican miles de millones de dólares, cientos de aerogeneradores, piezas, torres y, con ello, desafíos logísticos de una proporción nunca antes vista ni

Sigue en la P.12