



ALEJANDRO CABEZAS ESPINOZA,
INGENIERO NAVAL MECÁNICO

La industria del hidrógeno verde necesita de la construcción naval para poder ejecutar exitosamente todos los proyectos que están en planificación.

Lo anterior se debe principalmente a que no existe la infraestructura necesaria para implementar los actuales proyectos. De acuerdo a un artículo publicado por La Prensa Austral el 8 de diciembre de 2024, se requerirían 17 años para descargar los 1.333 aerogeneradores con los dos puertos operativos que existen actualmente en Magallanes, Mardones y Laredo. Esta idea además se refuerza con el plan de desarrollo logístico (PDL), desarrollado por la PUCV y presentado en diciembre de 2024 ante el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, el gobernador regional, Jorge Flies, y otras autoridades nacionales y locales, que indica que "la demanda total esperada a raíz del desarrollo de la industria H2V representa órdenes de magnitud muy superiores a la oferta portuaria disponible actualmente en la región", siendo esta demanda de 9,2 millones de toneladas anuales, lo que representa "12 veces la capacidad nominal total actualmente instalada en los terminales de estudio en la región".

Como una ayuda relevante para la disminución de esta brecha en infraestructura portuaria, el entonces administrador de Asmar Magallanes, Gonzalo Mitrovich, propuso en el seminario del 136 aniversario de la ingeniería naval, en julio de 2025, y en una entrevista dada al Portal Portuario, en septiembre de 2025, la construcción de barca-

H2V - construcción naval

zas o artefactos navales especializados para poder desembarcar directamente desde las naves de transporte hacia los sitios de emplazamiento de las turbinas eólicas, sin necesidad de infraestructura portuaria.

De la mano con lo anterior, es justo comentar que el PDL ya considera el uso de barcasas y naves del tipo ro-ro para efectuar el puente marítimo para suplir parte de la infraestructura faltante. Sin embargo, tal y como está planteado en el PDL, los grandes cargueros requerirían de todas formas puertos para desembarcar su carga oversized, para después cargarla en las barcasas en muelles o ingresando los camiones con la carga sobredimensionada en rampas, requiriendo a su vez rampas o muelles para su descarga.

La solución propuesta por Mitrovich, considera plataformas de apoyo construidas específicamente para esta tarea y que permitirían obviar el uso de muelles y rampas de varada. Estas naves o artefactos podrían ser construidas localmente y ser incluidas en el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval y de esta manera, la ingeniería naval podría seguir contribuyendo al desarrollo regional, tal y como lo ha hecho desde hace casi 135 años, no sólo con el diseño y construcción de naves, sino también como tractora de otras industrias y aportando al ecosistema de innovación con soluciones de eficiencia energética, propulsión naval con hidrógeno/amoniaco verde y transformándose en un polo de desarrollo económico.

Este jueves 26 de febrero, se reunieron en Punta Arenas distintas autoridades en el Encuentro de Construcción Naval, donde se analizaron la Política Nacional de Construcción Naval, el Plan Nacional Continuo de Construcción y cómo Asmar y otros astilleros pueden seguir contribuyendo al desarrollo nacional.