



EL DESCONOCIDO BRAZO VENTURE DE LOS VON APPEN EN DINAMARCA

Lleva años operando y pocos lo conocen en Chile, pero Ultrana -la naviera de la familia Von Appen Burse- tiene un aceitado vehículo de inversión en startups marítimas que está ganando tracción en el ecosistema tecnológico del norte de Europa. Han evaluado más de 200 compañías e invertido más de US\$ 10 millones en 12 firmas dedicadas a seguridad, eficiencia y medioambiente. De hecho, su última apuesta se acaba de concretar.

Lars Ole Kornum no es un nombre conocido en Chile. Pero en Dinamarca, su país natal, su trayectoria es pública. Ex McKinsey, doctor en Química y ex CEO del Instituto Tecnológico Danés, fundó Scanventure hace más de cuatro décadas, cuando nadie hablaba de startups o venture capital. Su especialidad, sugieren distintas biografías en danés, es dar vuelta compañías que otros dan por perdidas. Personalmente, ha tomado más de 10 firmas y las ha conducido hasta su apertura en bolsa o venta definitiva. Algunas son

Photocat, una greentech que cotiza en el Nasdaq de Estocolmo, y Gyldendal, la editorial más antigua de Dinamarca.

Hace más de 10 años, Kornum fundó EnCoat, un laboratorio especializado en revestimientos marinos. En simple, su firma ataca un problema que las navieras conocen bien: las pinturas que protegen los barcos del deterioro biológico dependen del cobre como principal biocida, un material que representa hasta el 40% del peso de una pintura marina típica y cuyo precio no para de subir. Ellos, en cambio, ofrecen una tecnología más barata y con el

LOS OTROS NEGOCIOS DE PER VON APPEN

El presidente de UltranaV no limita sus apuestas al mundo naviero. Como reveló DF MAS en septiembre pasado, Per von Appen Burose participa de Cándor Ventures, una firma que invierte en scaleups de turismo de aventura con presencia en destinos como la Antártica, el Ártico y las Galápagos. En paralelo, el family office Fray León -que Von Appen presidió entre 2016 y su regreso a UltranaV- tiene participación en Antarctica21, el operador de cruceros de expedición con base en Punta Arenas que recientemente obtuvo un financiamiento de US\$ 49 millones del Banco de Chile para construir un nuevo barco, con debut previsto para la temporada 2026-2027.

es Per Lange. Comparte nombre de pila con uno de los herederos del grupo, Per von Appen Burose, el menor de la tercera generación, quien en 2023 asumió como presidente de UltranaV tras años de liderazgo de su hermano mayor Dag (ver recuadro). Lange es un veterano de la industria naviera que, tras años como CEO de Ultrabulk Shipping asumió en 2021 el mando de UltranaV International, el holding del grupo radicado en Dinamarca. Desde esa posición, dicen entendidos, empujó la creación de Ultra Ventures.

La tesis de inversión se fue afinando con el tiempo. Partió amplia y hoy se concentra en tres ejes: bienestar de la tripulación, seguridad a bordo, y medioambiente y cambio climático. Pero hay una lógica adicional que distingue a Ultra Ventures de un fondo VC tradicional: las startups del portafolio producen software y tecnología que UltranaV puede testear directamente en su propia flota. Invertir y usar, dicen fuentes de la firma.

El caso más reciente es el de Shipln, una startup israelí fundada en 2018 que desarrolló FleetVision, una plataforma que utiliza cámaras con IA y visión computacional para monitorear en tiempo real lo que ocurre en el puente de mando, la cubierta y la sala de máquinas. En vez de esperar a que ocurra un incidente para revisar qué salió mal, el sistema detecta patrones de

LA TESIS DE INVERSIÓN SE CONCENTRA EN TRES EJES: BIENESTAR DE LA TRIPULACIÓN, SEGURIDAD A BORDO, Y MEDIOAMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. PERO HAY UNA LÓGICA ADICIONAL QUE DISTINGUE A ULTRA VENTURES DE UN FONDO VC TRADICIONAL: LAS STARTUPS DEL PORTAFOLIO PRODUCEN TECNOLOGÍA QUE ULTRANAV PUEDE TESTEAR DIRECTAMENTE EN SU PROPIA FLOTA.

riesgo durante la operación cotidiana y alerta tanto a la tripulación como al equipo en tierra. Primero, UltranaV la desplegó como piloto en una unidad de negocio y hace pocas semanas, el grupo anunció la expansión gradual de FleetVision a más buques y divisiones de su flota.

Esa, dicen distintos consultados, es la lógica del vehículo: testear la tecnología en los propios barcos, invertir y escalar si funciona.

Las apuestas

Desde su fundación, el portafolio de Ultra Ventures se armó con rapidez en el norte de Europa. Entre sus primeras apuestas estuvo Port Safety, que fabrica escaleras modulares de polímero reforzado en un amarillo de alta visibilidad. Las escaleras no se corroen, no requieren mantenimiento y llevan incorporada una unidad de luz solar para operar de noche. También entraron temprano a CLIN Robotics, otra danesa, que desarrolla robots magnéticos del tamaño de una maleta de cabina capaces de trepar por las paredes de bodegas de carga y tanques, limpiándolos sólo con agua a alta presión.

A éstas se sumaron Upteko, enfocada en drones autónomos para inspección y vigilancia en operaciones marítimas y offshore, y la belga MAHI, que desarrolla lo que llama "autonomía en una caja": un computador de navegación autónoma que se integra a los sensores existentes del buque, percibe el entorno y sugiere rutas de evasión de colisiones al operador remoto. También están en Bawat, que trata aguas de lastre mediante pasteurización a

bordo; Alva Industries, que trabaja en impresión de fibra para motores eléctricos; y CorePower, una británica que apuesta por reactores nucleares de sal fundida para propulsión marítima.

Luego, en 2024, se sumaron dos ingresos clave: la londinense Signol, una plataforma que utiliza IA para incentivar cambios en las tripulaciones y así reducir el consumo de combustible, y la danesa MiWire, que ofrece antenas direccionales rotativas para mantener a los barcos conectados a señales terrestres 4G/5G, compitiendo directamente con los elevados precios de la comunicación satelital tradicional.

Ultra Ventures analiza, en promedio, cinco compañías al mes, y ha evaluado más de 200 startups desde su creación. Una de las empresas del portafolio -EnvisionTech, antes NRP Zero- es en rigor un fondo especializado en cleantech industrial nórdico que administra su propio portafolio de compañías orientadas a la transición energética, lo que amplía de manera indirecta el alcance de la red.

Para que todo funcione, el involucramiento de Lange es directo. Es miembro del directorio de Upteko, MAHI, CLIN Robotics y Port Safety.

Mientras el brazo VC de los Von Appen analiza compañías del sector marítimo, los correos siguen llegando a la casilla de Ultra Ventures. Startups de toda Europa piden ser evaluadas por el vehículo de la familia chilena, atraídas por algo que pocos CVC en el mundo pueden ofrecer: una flota de más de 400 barcos donde probar si lo que inventaron funciona de verdad.✦

mismo rendimiento que los revestimientos tradicionales. Es decir, menos cobre, menos toxicidad y ahorros de hasta un 20%.

Esa tecnología llamó la atención de UltranaV, el holding naviero de la familia Von Appen Burose, un grupo de compañías navieras con oficinas en 20 países, más de 400 buques, 3.800 trabajadores y operaciones en cinco segmentos de mercado. La compañía fue fundada en 1960 por el capitán Albert von Appen, un oficial de la marina mercante alemana que llegó a Chile en 1937 y comenzó transportando gas licuado entre Porvenir y Punta Arenas. En diciembre pasado el grupo celebró 65 años en las distintas oficinas donde tienen presencia. En Panamá, por ejemplo, los colaboradores se pusieron poleras con sus nombres y el número 65 en la espalda. Y en Chile, festejaron en Hacienda Santa Martina con música en vivo.

El grupo chileno acaba de entrar a EnCoat a través de Ultra Ventures, el vehículo de corporate venture capital con el que ha armado un portafolio de una docena de apuestas tecnológicas. A diferencia de otros CVC locales, el brazo de inversión de los Von Appen se gestiona directamente desde Dinamarca. Y en aproximadamente cuatro años ha sumado más apuestas que la mayoría de los corporate ventures en suelo nacional: 12 startups y más de US\$ 10 millones desplegados.

Invertir y usar

El hombre clave detrás de este vehículo

LA SEPARACIÓN

Lo que se conocía como grupo Von Appen ya no existe como tal. El conglomerado fundado por el capitán Albert von Appen -que tras su muerte en 1971 quedó en manos de sus hijos Sven y Wolf- se dividió en la tercera generación. Los cuatro hermanos Von Appen Burose, liderados por Dag y Per, se quedaron con las navieras (UltranaV), mientras que los tres hermanos Von Appen Lahres, liderados por Richard -expresidente de la Sofofa-, con los puertos y la logística terrestre (Ultramar). La reorganización societaria se materializó entre fines de 2023 y comienzos de 2024: la rama portuaria salió de Inversiones Fausto -la matriz de UltranaV- recibiendo US\$ 101 millones, y la rama naviera salió de Inversiones Panguipulli -la de Ultramar- con US\$ 59 millones. Hoy operan como dos conglomerados separados.