

# Estrategia para el desarrollo portuario en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena

**OPINIÓN**

**GABRIEL ALDONEY VARGAS**  
 PRESIDENTE DIRECTORIO EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL  
 REGIÓN DE MAGALLANES

La ley que modernizó al sistema portuario estatal, a finales de los 90, buscaba responder a las demandas del comercio exterior y de la carga contenerizada, sin que se haya considerado la existencia de una realidad muy distinta en la zona sur austral, caracterizada por el cabotaje inter e intrarregional de carga y pasajeros, por la oferta de cruceros y de servicios hacia la Antártica. Esto ha traído como consecuencia, según lo ha señalado la Asociación de Puertos de la Zona Sur Austral, que la infraestructura y los estándares de servicios disten mucho respecto a los habituales en la industria marítimo-portuaria.

En el caso de la Empresa Portuaria Austral de la Región de Magallanes, se ha traducido en limitaciones para facilitar la proyección del país como referente en la investigación y conectividad antártica, para incentivar a la industria de cruceros cumpliendo con requerimientos para permitir que sus pasajeros no deban utilizar tender para bajar a tierra; para ofrecer mejores niveles de servicios en la conectividad inter e intrarregional y para ser facilitadores de la actividad industrial, como podría ser el caso de los proyectos de hidrógeno verde.

Para enfrentar esta realidad se readequó el Plan Estratégico incluyendo nuevos proyectos en infraestructura, estudios para afrontar requerimientos ambientales en el ámbito marítimo y la implementación de mejoras organizacionales.

En el Terminal Arturo Prat de Punta Arenas, se está conclu-

yendo la segunda etapa de extensión del muelle, para permitir el atraque de naves de hasta 290 metros, lo que reducirá la cantidad de cruceros que deben permanecer a la gira. La ingeniería de detalle de la tercera etapa se encuentra en fase de aprobación por parte de la Dirección de Obras Portuarias. En ella se contempla la atención en muelle de dos naves de crucero de hasta 317 m y contar con mayor espacio para la atención de naves que prestan servicios hacia la Antártica. Además, este año se licitará la construcción del Terminal de Pasajeros.

En el Terminal José Santos Mardones se lleva a cabo el reforzamiento de su losa para permitir la operación de grúas móviles y se encuentra en desarrollo un proyecto para extender su capacidad. Se espera mejorar los niveles de transferencia y ofrecer una alternativa viable a la carga de proyectos que provendrá del desarrollo del hidrógeno verde. Esta mejora, cuyo llamado a licitación se realizará este año, es la única alternativa viable para el inicio de los desarrollos proyectados para 2027.

En el caso del Terminal Puerto Natales, se encuentra en análisis la creación de una Zona de Actividades Logísticas, destinada a po-

tenciar el cabotaje interregional y a resolver las externalidades que generan las operaciones portuarias en una zona de evidente interés turístico.

En Puerto Williams, continuaremos con la administración del Muelle Guardian Brito y apoyando a la Dirección de Obras Portuarias en el desarrollo de un Muelle Multipropósito destinado a ofrecer nuevas alternativas para la conectividad hacia la Antártica.

En el ámbito de la sostenibilidad, estamos analizando proyectos para proveer e-combustibles para las naves antárticas y de energía eléctrica a los barcos mientras permanecen atracados, para dar cuenta de los nuevos requerimientos ambientales en el transporte marítimo.

Esta estrategia de desarrollo ha contado con el apoyo del Gobierno Regional, con la aprobación unánime de su Consejo Regional de un Convenio de Programación, y del Gobierno Central, con las autorizaciones correspondientes.

Nuestro principal rol consiste en aumentar la competitividad del sistema portuario de la Región de Magallanes, para ser facilitador de su desarrollo. De allí que se haya asumido la obligación de garantizar la disponibilidad oportuna para los proyectos de hidrógeno verde; de comprometerse para aumentar la competitividad regional dentro de la industria de cruceros; y de ofrecer mejores condiciones para el cabotaje y la proyección del país hacia el territorio antártico. ■



**“Nuestro principal rol consiste en aumentar la competitividad del sistema portuario en la Región de Magallanes, para ser facilitador de su desarrollo. De allí que se haya asumido la obligación de garantizar la disponibilidad oportuna para los proyectos de hidrógeno verde”.**