

## Infraestructura primero: la oportunidad que Magallanes no puede volver a dejar pasar

En Magallanes, la historia reciente ha demostrado que esperar a que las grandes industrias "lleguen solas" suele ser una mala estrategia. La discusión en torno a un eventual congelamiento de los proyectos de hidrógeno verde vuelve a instalar un riesgo conocido: que la incertidumbre termine inmovilizando inversiones estructurales que la región necesita con o sin H2V. En ese punto, la reflexión planteada por el presidente del directorio de la Empresa Portuaria Austral, Gabriel Aldoney, resulta no solo pertinente, sino necesaria.

La inversión portuaria que hoy impulsa Epaustral no puede ni debe leerse como un apéndice del hidrógeno verde. Se trata, ante todo, de dotar a Magallanes de una infraestructura básica, moderna y funcional, comparable con la "normalidad" portuaria que existe en el resto del país. Que Punta Arenas recién haya podido atender de manera simultánea a dos cruceros da

cuenta del rezago acumulado, no de una ambición desmedida.

En la zona centro y norte de Chile, el desarrollo portuario fue empujado por el sector privado. En Magallanes, esa realidad nunca existió, porque el volumen, las distancias y los costos no hicieron atractivo el negocio. Aquí, el rol del Estado no es opcional: es el único gatillante posible. Pretender que la inversión privada llegue antes que la infraestructura es repetir el dilema del huevo y la gallina que tantas veces ha frenado el desarrollo regional.

Por eso, el posible compás de espera del H2V —producto de vaivenes internacionales, cambios políticos o ajustes de mercado— no debiera interpretarse como una señal de repliegue, sino como una ventana de oportunidad. Una oportunidad para hacer la pega ahora, reforzando muelles, ampliando capacidades, construyendo terminales de pasajeros y preparando a Magallanes para recibir no

solo al hidrógeno verde, sino a todas las industrias que requieren conectividad marítima de estándar competitivo.

El plan de inversiones por más de \$87 mil millones en los muelles Mardones y Prat apunta justamente a eso: a duplicar capacidades, mejorar operaciones y dejar atrás una precariedad que ha limitado tanto el transporte de carga como el desarrollo del turismo de cruceros. No es una apuesta futurista. Es una deuda histórica.

En el caso de los cruceros, la paradoja es evidente. Punta Arenas es hoy la ciudad con mayor movimiento del país, pero con una infraestructura que hasta hace poco impedía el desembarco cómodo de miles de pasajeros y dejaba fuera a una parte importante de las recaladas. Sin servicios adecuados, promoción estratégica, capital humano preparado y costos operacionales competitivos, no hay muelle que baste. Pero sin muelle, sencillamente no hay industria posible.

Lo mismo ocurre con el hidrógeno verde. Ningún proyecto serio se instalará en una región que no tenga puertos capaces de responder a sus requerimientos logísticos. Esperar certezas absolutas para recién entonces invertir es, en la práctica, renunciar a jugar un rol en la transición energética y productiva.

Magallanes ya ha perdido demasiadas oportunidades por exceso de cautela. Hoy, más que temerle a la pausa del H2V, el desafío es entender que la infraestructura portuaria no es un gasto condicionado a una industria específica, sino una inversión habilitante para el desarrollo regional. Si el hidrógeno verde despegará mañana o en diez años, la región debe estar lista. Y si no despegará, los puertos seguirán siendo clave para el turismo, la logística, la conectividad y la soberanía austral.

La peor señal sería volver a detenernos. La mejor, avanzar ahora, con visión de largo plazo y convicción regional.