

Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria Austral

"Si esperamos que surja el hidrógeno verde, nos vamos a demorar en tener infraestructura portuaria"

- Ante la incertidumbre que enfrenta la naciente industria del H2V, Gabriel Aldoney sostiene que el foco debe estar en avanzar en obras portuarias que permitan viabilizar futuros proyectos energéticos y atraer inversión de largo plazo.

Marcos Sepúlveda Loyola

Según el presidente del directorio de la Empresa Portuaria Austral, Gabriel Aldoney, el Plan de Inversiones de la Epastral no se sustenta únicamente en el hidrógeno verde, sino en la creación de una infraestructura portuaria que permita el desarrollo de Magallanes.

Explica que, desde Los Lagos hacia el norte, esta infraestructura ha sido desarrollada mayoritariamente por el sector privado. Sin embargo, en la zona austral debe ser gestionada por el sector público, dado que el ecosistema portuario se ha basado más en puertos orientados al transporte de carga que al de pasajeros, como ocurre con los muelles administrados por la Epa. "No alcanza un nivel adecuado para ser de interés privado", dice, en referencia a la ausencia de inversión privada en el sector portuario regional.

En el mejoramiento de los terminales Mardones y Prat se invertirán unos \$87 mil 336 millones, de los cuales \$38 mil millones forman parte del convenio de programación entre la Empresa Portuaria Austral y el Gobierno Regional. Estos recursos estarán destinados a reforzar el muelle Mardones e instalar una serie de grúas y equipamiento que, en conjunto, permitirán duplicar su capacidad.

A ello se suma el mejoramiento de la capacidad de atraque del Muelle Prat y la construcción de un nuevo terminal de pasajeros en ese mismo recinto.

Cruceros: política muy recatada

Punta Arenas es la ciudad con mayor movimiento de cruceros del país. Sin embargo, recién hace un par de semanas pudo concretar la atención simultánea de dos naves, gracias a las obras ejecutadas en el Muelle Prat. Explica que, en puertos como Valparaíso y San Antonio, lo que en la capital regional es una curiosidad, allí es habitual, dado que existe infraestructura adecuada. "Nosotros no nos damos ese lujo porque no tenemos infraestructura", expresa en conversación con El Magallanes.

"Ni siquiera estamos hablando de una infraestructura de primer nivel (...) Estamos



Gabriel Aldoney es un hombre que sabe de puertos, ya que fue por años intendente de Valparaíso y estuvo detrás de la tramitación de la ley ad hoc durante la presidencia de Eduardo Frei.

CRÉDITO BID

¿Se pone en jaque el crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo si se reducen las expectativas en el H2V? Es una de las tantas preguntas que existen en torno a los \$74 mil 236 millones que la Empresa Portuaria Austral pretende solicitar a esta banca internacional para la ampliación del Muelle Mardones. Aldoney es categórico al señalar que dicha inversión es necesaria para potenciar el desarrollo portuario y aumentar la presencia de Magallanes en la industria de cruceros.

Explica que, dada su calidad de presidente del directorio, no puede entregar mayores antecedentes sobre la suscripción del crédito, ya que estos se irán conociendo conforme avancen las etapas del proceso. Actualmente, la iniciativa se encuentra en

revisión y autorización por parte del Ministerio de Hacienda. Precisa que el Bid fue escogido tras un proceso de licitación en el que participaron otras bancas privadas y multilaterales, siendo el organismo interamericano el que ofreció las mejores condiciones financieras.

La decisión de concretar el crédito incluso podría ser tomada por el futuro ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, y por un nuevo directorio de la portuaria estatal.

"Todos estamos haciendo el máximo esfuerzo para que esto quede avanzado dentro de nuestro período de administración, porque creemos que eso le da seguridad a la continuidad de los proyectos", afirmó.

habiéndole de una infraestructura que es propia, por decirlo así, de la normalidad, entre comillas, de los puertos", añade. "No conozco puertos de las características que requiere Magallanes que tengan un terminal con un solo sitio", indica.

Si bien las inversiones en infraestructura portuaria permitirán mejorar las condiciones operativas para la industria de cruceros en Magallanes, estas no necesariamente se traducirán en un aumento inmediato de recaladas si no van acompañadas de mejoras en servicios, estrategias de promoción y fortalecimiento

de la oferta turística, advirtió Gabriel Aldoney, subrayando la necesidad de desarrollar nuevas rutas turísticas, potenciar la gastronomía local en Punta Arenas y fomentar la enseñanza del idioma inglés. A su juicio, estas variables son clave para posicionar a Magallanes como un destino atractivo para las principales navieras internacionales.

El directivo planteó además que la industria de cruceros en Chile enfrenta un enfoque excesivamente conservador. "El desafío del país en el ámbito de la industria de los cruceros es

bastante conservador, yo diría muy recatado", precisó, apuntando a la necesidad de una mirada más estratégica y proactiva.

En ese contexto, destacó que la ampliación y mejora de la infraestructura portuaria si generará impactos concretos. Explicó que, antes de las obras, cerca del 50% de los pasajeros que llegaban a Punta Arenas no podía desembarcar cómodamente debido a limitaciones operativas, lo que provocaba que aproximadamente el 20% de los cruceros que recalaban en Chile no pudiera hacerlo en la capital regional.

Archivo LPA Con la finalización del Muelle Prat y el término de su tercera etapa, Punta Arenas estará en condiciones de recibir naves de mayor tamaño y operar simultáneamente dos cruceros de gran capacidad a ambos lados del muelle. Además, el terminal Mardones quedará disponible como respaldo ante la llegada de una tercera nave, situación que se produce ocasionalmente. A ello se sumará la futura construcción de un terminal de pasajeros, que aportará directamente al desarrollo de la industria.

Aldoney recalcó que estas mejoras permitirán contar con infraestructura suficiente para los próximos años, aunque advirtió que el crecimiento sostenido del sector dependerá de acciones complementarias. Entre ellas, mencionó la búsqueda de mecanismos para reducir los costos operacionales de los cruceros, como el uso eficiente de remolcadores.

Hidrógeno verde

El potencial congelamiento de las inversiones de los proyectos de mayor envergadura de H2V, además de las fluctuaciones internacionales y el bajo interés de la administración de Donald Trump en este tipo de combustibles verdes, son vistos por Aldoney como parte de un proceso de evolución. Ejemplificó que las energías renovables, durante su fase de instalación, también sufrieron este tipo de altibajos. "Lo importante es el convencimiento que debemos tener los chilenos, y particularmente Magallanes, de que es una industria que va a ayudar a cambiar la matriz energética del mundo y que permitirá que en Chile exista una fuente de energía propia", aseguró.

Más allá del miedo, la incertidumbre y la desilusión que se pueden instalar, Aldoney cree que este tipo de coyunturas deben aprovecharse para desarrollar infraestructura. "No hay posibilidades de desarrollar la industria del hidrógeno verde si no hay infraestructura portuaria", dijo. Esgrimió que esta situación se asemeja al dilema del huevo y la gallina: "Si esperamos que surja el hidrógeno verde, nos vamos a demorar en tener infraestructura portuaria y, por lo tanto, es imposible que alguien se interese en desarrollar proyectos relacionados con el hidrógeno verde".