

ES NOTICIA:

Fallece  
Guillermo  
Teillier

Alza en cuentas de  
energía de mayor  
consumo

Gimnasios  
Energy v/s  
Factop

Permisos en  
proyectos  
mineros

Coloma a favor de  
fuerte baja de  
impuestos

ESPA 118.067,00

DÓLAR US \$854,89

EURO \$922,67

REAL BR

VER MÁS



Inicio > Empresas > Energía

Energía

## ENAP alista dos nuevas alianzas con privados para reforzar la infraestructura de hidrógeno verde en Magallanes

Ejecutivo detalla las siguientes etapas en que trabajan para tener un rol en esa industria. Aborda la situación financiera de la estatal y la marcha tras el ingreso al negocio de GLP domiciliario en medio del fallido piloto de gas.

Por: Karen Peña | Publicado: Lunes 28 de agosto de 2023 a las 04:00 hrs.



Compartir



**Casi diez meses cumplirá Julio Friedmann como gerente general de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) tras regresar en noviembre del año pasado a la estatal.** El foco en este tiempo, dice, ha sido hacerse cargo de las “mochilas” que se traían y mirar los nuevos temas en que se tienen que hacer cargo de manera urgente.

**El plan de inversiones para los próximos cinco años alcanza los US\$ 3.500 millones.** Este año y el próximo es particularmente intenso, anticipa, en lo operacional y medioambiental. En medio de ese desafío, destaca que lo que han hecho en los últimos diez meses es bajar la deuda: “Hemos bajado de los US\$ 4 mil millones de deuda. Y no solamente hemos bajado a un nivel mucho más aceptable, sino que además hemos reestructurado los vencimientos que tenemos en los próximos años”. Eso sí, sincera que le gustaría llegar a un nivel de US\$ 3.300 millones al 2027.

“Estamos contentos y satisfechos por el manejo de la deuda. Baja nuestra carga de intereses y, si todo sigue bien, vamos con el plan correcto para seguir ejecutando este plan de inversiones”, afirma. **De cara a los resultados del primer semestre que se conocerán por estos días, cuenta que “los números están en línea con nuestras expectativas y que serán positivos.** Serán números que reafirman la promesa que hicimos con nuestro dueño en el sentido de alcanzar resultados que nos permitieran autofinanciarnos en nuestro plan de inversión”.

Consultado por si no es necesario una capitalización por parte del Estado al menos en el corto-mediano plazo, afirma: “Tanto la administración como el directorio estamos alineados en impulsar un plan que no requiere por parte del Estado aportar recursos adicionales a las propias utilidades que vamos a generar. Por eso, para alcanzar nuestros objetivos es crucial cumplir nuestro plan de negocio y reinvertir las utilidades dentro de la compañía, lo que a la larga permitirá tener una empresa más sana y robusta”.

### **Magallanes renovable**

Tener “la casa en orden” es relevante si se considera la oportunidad de jugar un rol en la transición energética del país en cuanto a proyectar a la compañía hacia los nuevos combustibles, donde uno de los denominadores comunes es el hidrógeno verde. “Lo que Chile tiene que hacer y lo que ENAP puede hacer es que seamos de los primeros países con infraestructura logística, portuaria y de todo tipo adecuada para la producción de hidrógeno verde”, dice.

Por esto, **la atención está en Magallanes por su recurso renovable y la infraestructura de ENAP que se puede volver a aprovechar.** El ejecutivo explica que “no estamos planteando hacer terminales nuevos, sino aprovechar toda la infraestructura existente y adecuarla, hacer plantas desaladoras, los ductos y la infraestructura de logística que permita tanto ingresar los equipos que se necesitan para desarrollar los parques eólicos, como también la salida de los productos”.

Este año los hitos de la estatal en este aspecto no han cesado. En abril, la firma anunció que comenzará a desarrollar su propio proyecto piloto de hidrógeno verde en Magallanes, cuyas primeras moléculas serían producidas hacia 2025. Respecto a este piloto de Cabo Negro, se están recibiendo este mes las ofertas finales en el marco de la licitación y la adjudicación será este año. En cuanto a la refinería, que también involucra unos pilotos para ir hacia los combustibles sintéticos, decidirán sus alcances en los próximos meses.

### **Infraestructura logística**

Pero el desafío fuerte -dice- es justamente asegurar y a tiempo la infraestructura logística. También en abril, la estatal y tres empresas privadas firmaron un acuerdo para transformar el Terminal Laredo, en la Región de Magallanes, en la primera instalación para el ingreso de equipamiento especializado, con una inversión cercana a US\$ 50 millones. “El estudio de ingeniería se finaliza este año, que era lo más urgente para poder empezar a hacer los permisos y definir la solución”, dice, agregando que éste tendrá que empezar su construcción en 2024.

En julio, ENAP selló una alianza con seis empresas de energía para transformar el Terminal Marítimo Gregorio en el mayor complejo industrial de la Región de Magallanes y facilitar así la producción y comercialización de este combustible y sus derivados. Solo la infraestructura para Gregorio -el terminal y una desaladora- **contempla una inversión entre US\$ 500 millones y US\$ 800 millones.**

“Nos hemos puesto ahí un plazo objetivo (desde el acuerdo) de seis meses y máximo un año para finalizar los estudios de factibilidad, pre ingeniería y lo que ya se está haciendo en levantamiento de línea base que era urgente aprovechar de hacer en las campañas de invierno para completar después las mediciones y presentar el Estudio de Impacto Ambiental”, detalla.

Pero estas dos etapas no son las únicas en la estrategia de ENAP para integrar las necesidades de infraestructura para el desarrollo de esta nueva industria. **Friedmann adelanta que firmarán**

en los próximos meses un acuerdo para un tercer terminal en lo que llaman Punta Porpesse que está cerca del complejo industrial de Cabo Negro. “Ahí hay varios inversionistas también interesados”, reconoce.

Además, habría un cuarto terminal. Este se quiere estudiar en Bahía Gente Grande -la zona donde está Percy y Clarencia en que hay menos instalaciones-, pero que “podría terminar de configurar toda la red de infraestructura logística necesaria”.

En todos los casos, serán terminales de propiedad de ENAP donde los inversionistas tendrán derecho al uso de estos. “Lo estratégico ahora, para soñar en poder ser exportador de hidrógeno verde, es el tiempo para mostrar que la infraestructura la podemos tener el 2030 a más tardar (...) En algún momento, si creemos que es la oportunidad, podemos entrar en ese mercado y no estaremos atrasados. Lo podemos hacer más adelante si todo el resto del negocio sigue fuerte, pero todo eso no sirve de nada si no tenemos la infraestructura funcionando”.

#### - ¿Cómo están viendo los desafíos de esta nueva industria?

- El principal desafío de esta industria es generar la credibilidad en los mercados que están dispuestos a pagar por este hidrógeno verde. La credibilidad la vamos a generar mostrando que avanzamos en nuestros proyectos en los tiempos necesarios. Tenemos que hacer las cosas muy bien. No nos vamos a saltar ningún proceso ni procedimiento, por supuesto, pero ojalá podamos tener con todos los reguladores diálogos muy activos para que alguna aprobación particular no se transforme finalmente en la piedra de tope de un proyecto.

#### - ¿Va en buena marcha Chile o se está quedando atrás con respecto a otros países?

- Vamos bien, pero cualquier atraso importante nos puede poner en una situación donde sencillamente quedemos muy relegados. Hasta el 2030 y tanto, aparecemos con una gran ventaja porque tenemos unos costos de generación de renovables con los factores de capacidad que hay en Magallanes de los más competitivos en el mundo, pero a partir de 2035 en adelante esa ventaja se derrite. Empiezan a aparecer otros países que por los niveles de esfuerzos que están haciendo hoy estiman que también van a llegar a valores competitivos de generación renovable y de producción de hidrógeno verde. La gran presión que tenemos es que seamos los primeros y ser cuarto no va a servir. El tema del plazo es la condición esencial, porque esta ventaja la vamos a tener, pero por un tiempo limitado.

#### “Hemos aprendido mucho del piloto de gas”

**- Mientras enfrentaban el debate por el fallido piloto de gas, hicieron el ingreso oficial al negocio de GLP domiciliario. ¿Cómo marcha eso?**

- La meta es tener un negocio rentable y siempre siguiendo la política de ENAP, no discriminatoria, objetiva y cuidando siempre las reglas de libre competencia. Llevamos acá una gestión de ese negocio por separado. Es decir, sabemos perfectamente cuánto nos está costando y cuánto estamos ganando con ese negocio, pero estamos en una etapa de crecimiento. Estamos muy contentos con la respuesta de los distintos distribuidores. Hoy estamos llegando a varias ciudades de Chile, se han sumado nuevos actores, se siguen sumando y estamos cumpliendo el programa que nos habíamos puesto para este primer año. Habíamos puesto una orden de compra por 60 mil cilindros y vamos a conseguir colocarlo. Y vamos a entrar un poquito antes de lo que habíamos previsto en el segundo negocio que es el de llenar los estanques a granel de uso más comercial.

**- ¿Cuándo van a entrar ahí?**

- Esta semana, ya tenemos un acuerdo comercial con un cliente en una zona que hemos definido como estratégica, donde vamos a empezar a entrar con ese formato.

**- ¿Está siendo un negocio rentable?**

- Son etapas muy iniciales, 60 mil cilindros todavía es poco. Nuestra meta es triplicar esto para el próximo año y recién en 2024 vamos a poder decir si el negocio en este momento es rentable o no. Va a ser rentable, no tengo la menor duda, pero hoy el volumen sigue siendo muy pequeño.

**- ¿En qué medida le puede haber afectado a Gas de Chile lo sucedido con el piloto? ¿Hubo daño reputacional?**

- Son aguas distintas. Hemos aprendido mucho del piloto. El diseño del negocio es muy diferente hoy al del año pasado (...) No sé si mediáticamente (pudo haber afectado), no es mi expertise, pero en lo fundamental no, porque estoy convencido que se hicieron las cosas bien. Se respetó siempre el gobierno corporativo, siempre se cuidó el patrimonio de la compañía. Se fue muy transparente con toda la información de cómo se había construido el piloto y, desde el punto de vista de ENAP, tanto el directorio como la administración, estábamos muy tranquilos que todo lo que hicimos fue siempre cuidando nuestra responsabilidad y el patrimonio de ENAP.

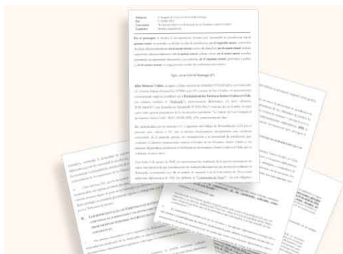
- ¿Se justificaba que el mandante pidiese esta tarea? Se cuestionó que había un tema político más que técnico en la solicitud.

- La ENAP se debe al país y como administración y el directorio nos vamos a preocupar que eso se haga de manera responsable. Si un gobierno plantea una preocupación respecto a un segmento tan delicado como puede ser el de gas licuado (...) -donde es una conclusión objetiva de una investigación de la FNE de que era bueno introducir más competencia en el segmento-, es algo que me parece de toda legitimidad. Lo que es importante en las empresas públicas y, particularmente ENAP con su gobierno corporativo, es que lo haga siempre cuidando que sea de manera responsable. En eso no veo incompatibilidad alguna, pero hay que hacerlo de esa forma.

hidrógeno verde

ENAP

## Te Recomendamos



Constructora chilena demanda a Embajada de Emiratos Árabes y ésta apeló a su inmunidad diplomática | Diario Financiero



Otra mala noticia para los bolsillos: ENAP informa que los precios de las gasolinas subirán con fuerza este jueves | Diario Financiero



Enel Green Power Chile inicia operación comercial de parque eólico en La Araucanía | Diario Financiero