



Felipe O’Ryan

**E**n 2013, TotalEnergies envió a Antoine Liane a Chile con la misión de buscar y liderar oportunidades de inversión, principalmente en energía solar y renovable. Hoy, el conglomerado francés tiene operaciones en más de 130 países, en los sectores de energías renovables, petróleo, gas y transición energética. Emplea a más de 100 mil personas y posee una valorización de mercado cercana a los 120 mil millones de euros; y es una de las mayores empresas de Francia.

Liane —actual Managing Director de TE H2 Chile— habla español con fluidez, e incluso se le escapa uno que otro chileno, aunque conserva ciertos rastros de su lengua materna: por ejemplo, se le escapan algunas “erres” y “eses” al final de las palabras.

“Partí en la empresa con una práctica en Francia, y como hablaba ‘ma o meno’ español, me dijeron: ‘ya, anda a Chile a ver qué se puede hacer allá’”, recuerda.

Al principio pensaba quedarse solo un par de años. “¡Pero al final fueron seis pares de años! Me encanta, la verdad. Y ahora que descubrí Magallanes, me enamoré. Es tan lindo, tan impresionante la naturaleza, lo salvaje, y al mismo tiempo tan tranquilo”, dice desde Punta Arenas, donde lidera uno de los proyectos más ambiciosos de TotalEnergies a nivel mundial: H2 Magallanes.

La compañía fue noticia a comienzos de mayo, cuando ingresó al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA) este megaproyecto de US\$16.000 millones, que busca producir 1,9 millones de toneladas de amoníaco verde al año en un predio de 72 mil hectáreas —de las que se ocuparán 4 mil—, “casi la superficie del Gran Santiago”, según señala Liane. Es el mayor proyecto ingresado a evaluación en la historia del sistema en Chile.

Sin embargo, el mismo ejecutivo se encarga de moderar las expectativas y advierte que el camino hacia la construcción y operación está lleno de riesgos e incertidumbres. Explica que probablemente no todos los grandes proyectos de hidrógeno y amoníaco verde anunciados por la industria llegarán a concretarse, y recalca que todo dependerá de cuáles logren avanzar más rápido.

“El problema es que si nuestro proyecto acá se atrasa mucho, y en otros países los plazos son dos o tres veces más cortos, la empresa puede decidir que la inversión se vaya a esos países”, advierte.

**—¿Cómo fue el camino para llegar hasta este hito y lograr ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental?**

—Llegamos a explorar esta zona en 2021, para evaluar el potencial de los vientos de Punta Arenas, que hoy llegan a los 120 km/h. Buscábamos saber si podían ser aprovechados con fines productivos. Así dimos con este terreno de 72 mil hectáreas, ideal para un proyecto industrial, ya que —a diferencia de otros sectores— había sido intervenido anteriormente por la industria del petróleo y el gas. En Magalla-



Antoine Liane, de TotalEnergies:

**“Este proyecto se va a concretar si es competitivo. Si no, la inversión se irá a otros países”**

Chile no corre con tanta ventaja como creemos para desarrollar hidrógeno verde, advierte el Managing Director de la firma que está detrás del megaproyecto que entró a evaluación ambiental este mes.

nes, casi la mitad del territorio está protegido como parques naturales, pero esta área no era prístina. Ya había sido explotada. Desde el punto de vista ambiental, eso era importante para nosotros. Iniciamos los estudios de línea base ambiental para comprender la flora, fauna y arqueología del lugar, los cuales demoraron dos años. Con esa información diseñamos el proyecto y definimos los planes de mitigación, reparación y compensación de impacto ambiental.

**—¿Puede sintetizar el objetivo del proyecto H2 Magallanes? ¿Cómo funcionará?**

—Lo que acabamos de ingresar en el Estudio de Impacto Ambiental contempla una producción máxima de 1,9 millones

de toneladas anuales de amoníaco verde. Eso equivale a dos barcos mensuales que vendrán a retirar el producto y llevarlo a sus mercados. El proyecto considera 616 aerogeneradores —uno cada 100 hectáreas— con una capacidad instalada de 500 megawatts. En extensión, abarca cerca de 90 kilómetros de punta a punta.

**—¿Cuándo esperan comenzar a producir?**

—La idea es exportar el primer barco antes de que termine la década, es decir, en 2030. Por eso dividimos el proyecto en dos fases. Nuestro objetivo es empezar a construir en 2027.

**—Por la magnitud del proyecto, hay dudas sobre si podrá ejecutarse en Chile, ya que no existe nada similar. ¿Qué**

piensa usted?

—Tienen en parte razón. Creo que primero hay que bajar un poco las expectativas...

## La permisología es “una locura” en términos de plazos

—¿Cuánto esperan que dure la evaluación ambiental?

—Esa es la pregunta del millón. Nos gustaría que tomara menos de dos años, pero dependerá de las observaciones que hagan las autoridades y de si nos exigen estudios adicionales. El problema es cuando el SEA, en su informe consolidado, pide nuevos estudios: ahí debemos suspender los plazos. Si, por ejemplo, nos solicitan una línea base estacional, eso puede demorar un año más. Así es como la evaluación podría tardar dos o tres años.

—¿Qué aprendieron del proceso ambiental de otro proyecto grande en la zona, como el de HNH Energy, que recibió 1.700 observaciones?

—Nosotros también tendremos observaciones, pero como ellos entraron antes pudimos aprender mucho y fuimos adaptando un poco el proyecto en ese sentido. Ellos están ubicados en la misma comuna, en un territorio bastante similar a unos 60 km de nuestro proyecto. Y sobre lecciones aprendidas, un tema clave estuvo en la llegada temprana con las distintas entidades evaluadoras. Ir anticipando y transparentando el proyecto temprano. No sé si eso elimina muchos comentarios y observaciones, pero cuando uno va con cada servicio y le explica de antemano antes de ingresar qué es lo que pretende hacer, ahí la gente de los servicios igual puede opinar, pedir unos cambios, dar unos consejos, sugerencias.

—¿Les preocupa la llamada “permisología”? Se ha transformado en un tema país.

—Llevo 13 años en Chile desarrollando proyectos, así que ya me puedo considerar un “permisólogo”, ¿no? Y sí, es muy compleja. Hay una carga administrativa enorme que vuelve el proceso ineficiente.

—¿Qué propone para comenzar a solucionarlo?

—Un tema fundamental está en los permisos sectoriales. Uno no puede presentar sus permisos sectoriales hasta aprobar su Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Entonces termina todo eso siendo muy secuencial y es una pérdida tremenda de tiempo. Sería muy positivo permitir el ingreso de los permisos sectoriales mientras el EIA está en trámite, que los servicios los revisen, mas no los aprueben hasta que la resolución de calificación ambiental llegue. Esto podría ser un tremendo avance en términos de permisología, porque imagínate uno, dos años, tres años tramitando un EIA y después otro año y medio o dos años tramitando permisos sectoriales. Es una locura en términos de plazo. Y no hemos hablado de la judicialización. Porque imagínate tres años de estudio, dos o tres años de tramitación, otro año y medio o dos de tramita-



Es una locura en términos de plazos (...) Tres años de estudio, dos o tres más de tramitación. Luego dos de permisos sectoriales, y después hasta cinco años en tribunales”.



A mí me interesa obviamente que el proyecto se concrete. Pero esta empresa tiene otros proyectos en otros países también”.

ción sectorial, para luego estar en tribunales por otros cuatro o cinco años y llegar hasta la Corte Suprema. Estamos hablando de 10 años para poder iniciar la construcción.

## “La empresa tiene proyectos en otros países, y si éste se atrasa mucho...”

—¿Qué pasa si el proyecto en Chile se atrasa mucho? ¿Hay un “costo” que pagaría el país por eso?

—Nos preocupa. Yo lidero el proyecto en Chile y quiero que se concrete. Por eso estoy aquí. Pero TotalEnergies tiene otros proyectos en países donde los plazos son más cortos. Si acá los trámites toman tres veces más tiempo, la inversión se moverá a esos países. Es así de simple.

—¿Entonces la empresa priorizará los proyectos que salgan primero, y podría abandonar los demás?

—Correcto. La inversión en este proyecto, ya lo sabes, es enorme. Miles de millones de dólares. Lo más probable es que se elija uno, quizás dos proyectos, y luego los demás queden en espera. La decisión dependerá de qué tan competitivos sean en términos de costos y qué tan rápido lleguen al mercado.

—Entonces, no está confirmado aún en qué proyectos se invertirá realmente.

—Exactamente. Estamos recién iniciando la tramitación ambiental. Todavía deben alinearse muchos astros, debemos alinear muchos astros, para que este proyecto se concrete.

—Pero la rentabilidad en Chile debería ser alta, ¿no? Por el recurso eólico, por ejemplo.

—Ese es un tema un poco contraintuitivo. Sí, Magallanes tiene un viento tremendo, pero contar con el mejor recurso, ya sea el viento del sur de Chile o el sol del norte, no es suficiente para ser competitivo. Hay otros factores. Por ejemplo, Magallanes no tiene un sistema eléctrico desarrollado, lo que significa que hay que crear uno propio. En cambio, en otros países como Brasil, existe un sistema eléctrico robusto que permite ahorrar mucha inversión y tiempo. De nuevo Brasil, pero también Argentina, cuentan con infraestructura portuaria lista para operar y exportar. Acá en Magallanes hay puertos, pero son pequeños y deben ser reforzados; por eso nosotros invertiremos en nuestro propio puerto. Todo eso encarece el proyecto. Y finalmente, hay otro aspecto, que son los incentivos tributarios.

—En Chile no existen para estos proyectos, pero en otros países sí. ¿Es eso?

—Exacto. Varios países ofrecen incentivos para incentivar esta industria, porque la del hidrógeno verde y, en general, las energías renovables no son competitivas por sí solas. Necesitan subsidios o incentivos tributarios para poder existir, y algunos países ya los implementaron. Chile aún no lo ha hecho. Por eso, aquí hay que mirar más allá de solo decir “tenemos el mejor recurso”. Eso es a lo que nos referimos cuando decimos que la in-

versión en hidrógeno verde puede irse a otros países.

—¿Dónde más están evaluando proyectos?

—Nuestra filial TE H2 está evaluando proyectos en Australia, Brasil, Marruecos, Europa y África.

## “En la primera década sólo se harán los proyectos más competitivos”

—¿Todo esto también tiene que ver con que aún no existe demanda para este producto, pero se espera que crezca a medida que los países busquen descarbonizar sus matrices? Que no haya demanda hoy genera muchas dudas. En «El Mercurio», un experto estadounidense en energía, Robert Bryce, dijo que “el hidrógeno verde es una ilusión, una tontería” porque es muy caro y la demanda es insuficiente.

—Creo que no es una novedad que esta tecnología y este producto no sean competitivos aún. Siempre supimos que es un producto caro, ya que la energía se produce y se transforma en varias etapas, de energía eléctrica a química, entre otras. Obviamente, es un sistema con muchas pérdidas y además está el costo del transporte. Para nosotros no es novedad. También es cierto que se han generado altas expectativas sobre muchos proyectos y claramente no todos los anunciados en Chile y el mundo se concretarán.

—Muchos proyectos en otros países ya se han cancelado o paralizado.

—Sí. Al principio solo existirán pocos proyectos, porque requerirán muchos subsidios y financiamiento. Pero hay una voluntad política internacional clara para desarrollar estos proyectos y este combustible. Sin embargo, esos subsidios no permitirán que existan miles de proyectos. Tal vez en la primera década sólo se ejecutarán los proyectos más competitivos, como mencioné. Cada proyecto, incluido el nuestro, necesita un contrato de compra-venta a largo plazo, es decir, un cliente que firme un compromiso para comprar por al menos 10 años. Ese cliente considerará el volumen, el precio y la fecha de entrega. Así que sí, tal vez hubo demasiado entusiasmo pensando que el hidrógeno verde llegaría mañana, pero no será así. Serán pocos proyectos y el desarrollo tomará tiempo.

—¿Y en el mercado, hay espacio para todos estos megaproyectos en Magallanes? Suena a que no se harán todos: están en evaluación el suyo (US\$16.000 millones), el de HNH Energy (US\$11.000 millones) y pronto ingresaría el de TEG, que se estima entre US\$6.000 y US\$7.000 millones.

—Buena pregunta. Me gustaría tener una respuesta clara. Creo que hay espacio para los tres, pero la gran incógnita es qué tanto hidrógeno y amoníaco producido en Magallanes será rentable para los clientes. Todo dependerá de la demanda y la competitividad. Y estamos en una etapa tan temprana que nadie puede responder con certeza esa pregunta.