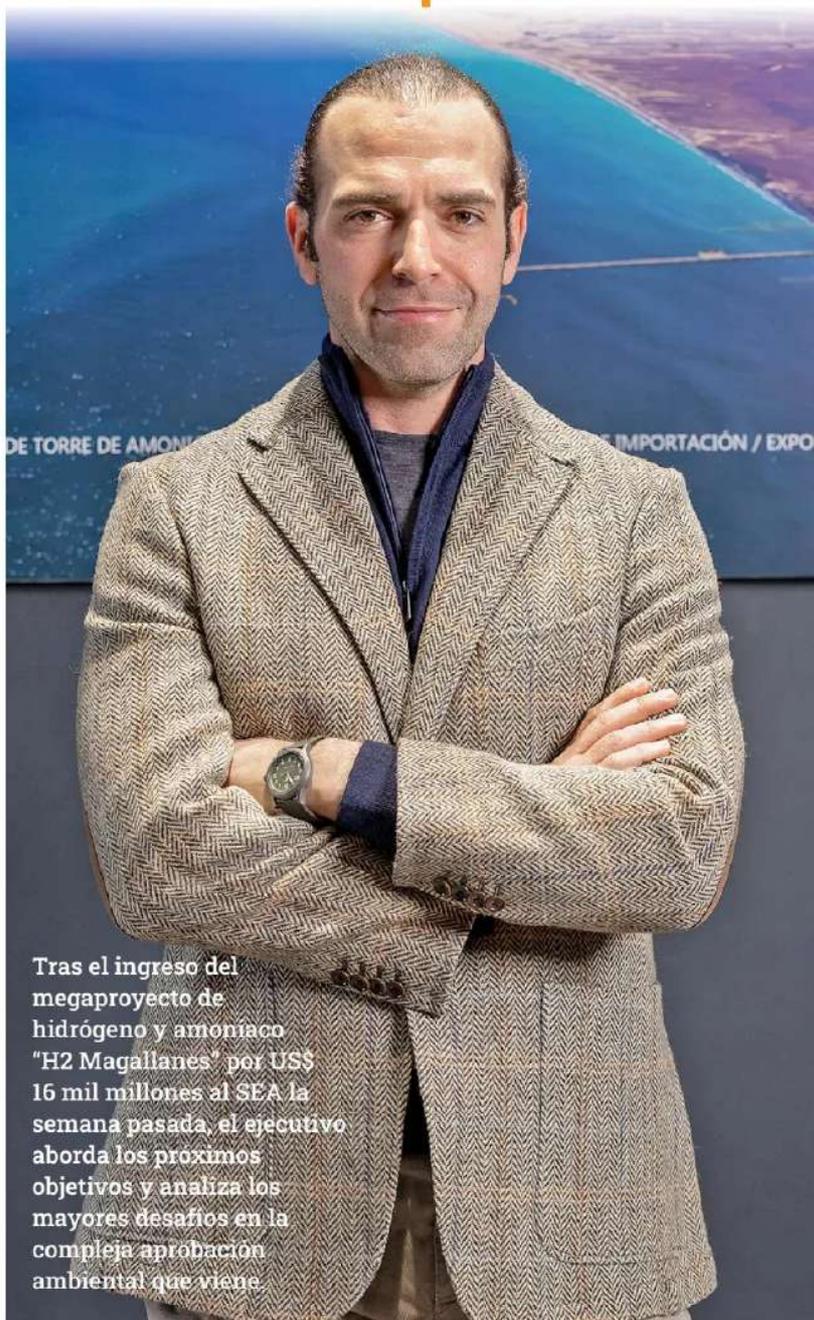




EL DEAL

Antoine Liane, gerente general de TotalEnergies H2 en Chile: "Apuntamos a lograr un contrato de compraventa de una parte de la producción el próximo año"



POR KAREN PEÑA Y JORGE ISLA

Con el ingreso de su megaproyecto de producción de hidrógeno y amoníaco "H2 Magallanes" —cuya inversión asciende a US\$ 16 mil millones— al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) la semana pasada, la compañía francesa TotalEnergies dio el vamos a un histórico desarrollo que se coloca dentro de la vanguardia entre más de 70 iniciativas anunciadas en lo que promete ser el futuro polo de energías verdes en el sur del país.

La presentación al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA) coronó el trabajo iniciado tras el arribo de los equipos de la firma gala a la región en 2021 y que partió con la elaboración de las líneas de base ambientales. "Llevamos tres años estudiando el territorio en todos sus componentes, cambiando el diseño del proyecto y minimizando los impactos. Hemos presentado un estudio de impacto ambiental robusto, y bastante consensuado, al menos con las autoridades y comunidad regionales", sostuvo Antoine Liane, gerente general de TotalEnergies H2 en Chile.

Junto con admitir que "siempre algunos temas pueden ser mejorados", el ejecutivo abordó el desafiante proceso por delante. "Estamos al comienzo del camino y ahora se vienen, tal vez, otro par de años para empujar el proyecto. Queda mucho por hacer, sabemos que la tramitación ambiental en Chile es compleja y no está dada, y hemos tenido muchos ejemplos de proyectos que no lo han logrado", puntualizó.

—¿La carta Gantt considera dos

Tras el ingreso del megaproyecto de hidrógeno y amoníaco "H2 Magallanes" por US\$ 16 mil millones al SEA la semana pasada, el ejecutivo aborda los próximos objetivos y analiza los mayores desafíos en la compleja aprobación ambiental que viene.

años de tramitación?

—Es un plazo estimado. Recién ayer viernes presentamos nuestro proyecto de forma oficial en reunión con el SEA y los demás servicios que lo van a evaluar, y estamos a unos dos meses y medio o tres de recibir el Icsara (Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones).

—¿En qué tiempos considera razonable concluir la tramitación ambiental?

—Es una pregunta complicada. Según los plazos oficiales, un estudio de impacto ambiental podría lograr la tramitación en un año, o incluso menos. Por el contrario, cuando aparecen las observaciones de autoridades, o en el Icsara se solicita hacer nuevas líneas de base, estacionales o incluso anuales, ahí la mayoría de los proyectos va agregando plazos. Al hacer una línea de base nueva de 12 meses, en los informes se pierde un año o un año y medio.

—¿Cuáles son los horizontes que ustedes consideran adecuados en función de los objetivos de desarrollo general de la iniciativa?

—Estamos trabajando y apuntando a poder lograr el próximo año un contrato de compraventa de una parte de la producción del proyecto, tal vez su primera subfase. Si esto ocurre, si está el contrato firmado un contrato a firme, vinculante, en 2026, vamos a querer construir en cuanto antes.

—¿Cuál es la presión que impone este objetivo a los tiempos de tramitación ambiental?

—Si un cliente va a comprar ese

producto, va a mirar tres cosas: el volumen, precio y el plazo en el que lleguen los primeros barcos. Entonces, uno podría entregar los primeros barcos hacia 2030, pero esto podría cambiar si se retrasa el proyecto. El tema es cómo podemos firmar un contrato vinculante comprometiéndonos a un plazo de entrega fijo, cuando al final la tramitación ambiental puede durar más.

-HNH Energy, que impulsa un proyecto comparable, ingresó al SEA en julio pasado con mucho optimismo, pero después tras recibir las primeras observaciones reclamaron exigencias adicionales del SEA y ralentización de los trámites. ¿cómo evalúan ese precedente?

-Tuvimos la suerte de que ingresarán antes y estamos aprendiendo mucho del camino que han recorrido. Además, está dentro de la misma comuna de San Gregorio, en un contexto de territorio bastante similar. Hemos tratado de adaptar nuestro proyecto en función de lo que ellos han recibido de observaciones a su propio estudio. Si uno mira lo que ha pasado con ese proyecto, el informe consolidado salió dentro de los plazos establecidos y el hecho de que no hayamos tenido que suspender plazos por 12 meses de línea de base, es una buena señal. Ahora, ninguna tramitación ambiental es fácil, y la pregunta es qué tan robustas son las líneas de base -el tema principal que hemos presentado, qué tan coherente es el estudio de impacto y si es necesario complementar con mayor información.

-¿Cuáles son los temas claves en su proceso de aprobación?

-El principal es el tema fauna, especialmente aves en estado de conservación. Hemos hecho un gran esfuerzo, fuera de estándar, en realmente identificar las especies que existen en el territorio y generar medidas que bajen al máximo el riesgo de colisión con los aerogeneradores. Otro componente importante es que la construcción, operación del puerto y la planta desaladora, no vayan a afectar el medio marino.

Y el tercer tema es el arqueológico. Estamos en la tierra originaria de los aónikenk, o tehuelches, y después del desarrollo ganadero y las estancias. En este territorio tan extenso con terrenos privados, puede haber una tremenda oportunidad para que, al final, el desarrollo energético ayude a rescatar patrimonio no descubierto.

-A nivel país existe un fuerte debate sobre el rol del Consejo de Monumentos Nacionales en estos procesos...

-En la práctica, no hemos tenido problema con el Consejo de Monu-

mentos Nacionales, por lo menos hasta ahora. Ahora, pensando en la ejecución, mejorar los tiempos de respuesta para los permisos es clave para un proyecto de este tamaño, ya que su competitividad depende de la capacidad de construirse rápido, especialmente en una región como Magallanes que tiene un clima adverso. Y si, además, tenemos que cesar constantemente obras por temas arqueológicos a la espera de permisos, ahí vamos a tener un gran problema.

-¿Cómo anticipan eventuales oposiciones por parte de las comunidades?

-Dentro del área de influencia en San Gregorio, que es una comuna enorme, hay comunidades -como villa Punta Delgada, donde viven unas 300 personas-, y también en la comuna limítrofe Laguna Blanca, y después está Punta Arenas a 200 kilómetros. La clave es el trabajo de relacionamiento comunitario y participación temprana, que llevamos haciendo hace tres años, y tener un Plan de Inversión Social para responder realmente a los grandes temas que han levantado las comunidades en nuestra área de influencia.

"Varias autoridades tienen voluntad de adelantar permisos sectoriales"

-En el tema de los permisos sectoriales, ¿han avanzado en la relación con las autoridades?

-Sí. Además del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), otra clave es la concesión marítima para la infraestructura del puerto, del terminal de importación-exportación y la planta desaladora. Ingresamos nuestra solicitud en septiembre pasado y se está tramitando rápido. El último año -con un trabajo conjunto del Gobierno Central, Gobierno Regional, las Fuerzas Armadas y la Armada-, se ha acelerado la tramitación de la concesión marítima que hoy ya no la pone en el camino crítico.

-¿Cuál es su expectativa para la aprobación de su concesión marítima?

-Pensando en ese plazo de 14 meses que han tenido los demás proyectos, esperamos que sea aprobada por el Gobierno actual antes de fin de año, que para un proyecto de este tamaño podría ser una muy buena señal en términos de intenciones de acelerar los plazos y de permitir que la inversión llegue.

-¿Cómo están avanzado en el ámbito de los permisos para la construcción del proyecto?

"Hoy el monto de inversión es estimado y estamos buscando reducir el monto"

-Para este proyecto por US\$ 16 mil millones, ¿de qué manera se estructurará ese financiamiento?

-Estamos en una etapa temprana de desarrollo y todavía estamos lejos de decir cómo se va a financiar ese proyecto. Primero, se debe tener un contrato de compraventa del amoníaco, el cual junto al hidrógeno -que no tienen un mercado spot- son productos que van a requerir contratos de largo plazo, donde un comprador se compromete a comprar los volúmenes producidos. Y recién con esos contratos firmados se puede ir a hablar con los financistas e inversionistas. Lo más probable es que no termine siendo de solo un inversionista, sino de varios.

-¿Cómo se van a financiar los US\$ 16 mil millones?

-Como la mayoría de los proyectos, va a incluir un componente de capital y otro importante de deuda, seguramente internacional o financiamiento tipo project finance.

-¿Será una proporción de 30% de capital y 70% de deuda?

-Esas son las proporciones en general en esa modalidad. Pero estamos todavía muy lejos para responder esa pregunta. Además, hay un tema asociado al estudio de impacto ambiental, donde es obligatorio poner un monto de inversión aproximada. Pero todavía no es posible confirmar si esa va a ser la cifra, hoy el monto de inversión es estimado, y lo que estamos buscando es reducir el monto.

-El nivel definitivo va a ser menor los US\$ 16.000 millones planteados en el estudio?

-La razón es que el producto que estamos generando con este nivel de inversión, costo de operación y mantenimiento, todavía carece de competitividad. Entonces, el camino es bajar el monto de inversión, Capex y costos de operación y mantenimiento, y así optimizarlo para ser más competitivos y poder lograr los contratos de compraventa. Tenemos que enten-

der que hay muchos proyectos en distintos países que están compitiendo para colocar las primeras moléculas de hidrógeno o amoníaco a los potenciales compradores y es un producto que todavía por sí solo no es competitivo. Va a requerir subsidios y tarifas especiales para poder existir en el mercado.

-¿Han avanzado en conversaciones con las autoridades en relación a posibles subsidios?

-Es un tema que hemos puesto en la mesa desde varios meses, y seguimos conversado mucho. Hasta ahora, en términos de incentivos a la inversión, todavía no se ha anunciado una medida concreta que nos pueda servir. No basta tener el mejor sol y el mejor viento para ser competitivos y atraer la inversión, porque cuando hay otros países que ofrecen, por ejemplo, acceso a su red eléctrica sin costos de transmisión, o en que el Estado pone la infraestructura como puertos y rutas, e incluso en desalación, o directamente hacen exenciones de impuestos a largo plazo. Todo ese tipo de ayuda puede terminar compensando las diferencias de recursos renovables y termina siendo más atractivo para un inversionista. Es un tema en el cual el Gobierno de Chile tiene que trabajar, teniendo en cuenta que sus vecinos latinoamericanos o de otros países que compiten para capturar esta inversión en hidrógeno verde.

-De lo contrario ¿la promesa de Magallanes como gran polo de energía verde está en entredicho?

-Por ejemplo, Brasil tiene una infraestructura eléctrica entre 80% y 90% renovable. Entonces, el tema es cómo hacer más competitivo a Magallanes, una zona extrema que no tiene red eléctrica y donde los costos de construcción son mayores por el alejamiento y las condiciones climáticas. Y en la región hay un solo puerto que permite importar, el terminal Mardones en Punta Arenas, donde la empresa portuaria tiene un proyecto de ampliación que ya debería acelerar. 🇨🇧

-Estamos trabajando con distintos servicios para poder lograr la tramitación de estos permisos sectoriales en paralelo al EIA. Varias autoridades -como el Ministerio de Obras Públicas, y las direcciones de Vialidad y

ya es un gran desafío técnico y de inversión en los estudios dentro de un territorio de 72 mil hectáreas, dividido en dos sub fases. Y dado que tenemos más terrenos para una segunda etapa, o incluso un

acabamos de ingresar un proyecto, ¿qué pasa con las nuevas guías que entran?

¿Son retroactivas? ¿Implica que las líneas de base hechas hace dos años caducan y deba rehacerlas? ¿cómo se va a mantener fijo mi marco jurídico para que, cuando tenga la RCA, me proteja mañana de una eventual judicialización? Ese es el tipo de dudas que tenemos que trabajar como industria y a nivel de Chile: cómo generar el concepto de justicia ambiental sin matar al desarrollo industrial. La industria del hidrógeno, ni ninguna otra, puede aguantar diez años de judicialización. Toda industria que quiere invertir en miles de millones de dólares en un país necesita esa seguridad. Ese es el gran desafío.

-¿Cuál es el riesgo que ven en una judicialización posterior?

-Genera una incertidumbre que hace que no podamos comprometer los contratos de compraventa a firme en términos de fechas, mientras que en otros países, su jurisdicción tal vez permita un poco más certeza a nivel de una tramitación ambiental más corta o resguardada en cuanto a plazos de judicialización. 🇨🇧

En términos de incentivos a la inversión, todavía no se ha anunciado una medida concreta que nos pueda servir. No basta tener el mejor sol y el mejor viento para ser competitivos y atraer la inversión".

de Obras Portuarias- tienen alguna voluntad de adelantar la revisión de los permisos sectoriales y poder presentarlos en paralelo del EIA; no aprobarlos -porque no se puede hasta obtener una Resolución de Calificación Ambiental (RCA) positiva-, pero sí tenerlos revisados técnicamente. Eso sería una tremenda ayuda en términos de acortar plazos.

-Tras presentar el EIA de la fase uno, ustedes señalaron que vendría una etapa dos, ¿está en preparación?

-No. En la práctica, ingresamos un primer proyecto con una potencia instalada de 5.000 MW, que

proyecto independiente a futuro, hemos dividido el trabajo, ya que era imposible cubrir en el mismo estudio las 122 mil ha que tenemos. La etapa dos es un proyecto de mucho más largo plazo y no lo estamos desarrollando por el momento.

Los riesgos de judicialización

-Dado que la industria se mueve en un marco normativo que aún tiene aspectos en desarrollo ¿ofrece el nivel de certeza que requiere un proyecto de este tipo?

-El tema de la certeza es clave. Una de las preguntas es: ahora que