



12 / El Magallanes, domingo 17 de agosto de 2025

Crónica

Salvador Harambour, director ejecutivo de H2V Magallanes

“El Sistema de Evaluación Ambiental chileno necesita una mejora, pues tal como está no somos competitivos como país”

- Sobre la colaboración pública-privada para mejorar la infraestructura faltante, anunció que está próximo a firmarse con convenio entre el Mop y TotalEnergies H2.

Lucas Ulloa Intveen
 lucas.ulloa@laprensaaustral.cl

Ministros y ejecutivos de la industria de hidrógeno verde protagonizaron una nueva reunión del Pacto Magallanes. A pesar de múltiples inquietudes presentes, esta naciente industria se ve como una oportunidad de desarrollo para la región por parte de la entidad gremial que agrupa a las empresas presentes en la zona.

“Lo que tenemos que hacer es que la industria genere un impacto positivo”, resume como una máxima el director ejecutivo de H2V Magallanes, Salvador Harambour, en entrevista con El Magallanes.

A la hora de analizar los proyectos y las miles de personas necesarias en toda la cadena de construcción, surgen de inmediato las brechas. “Van a faltar electricistas, andamios, gente que trabaje el concreto, profesionales de un montón de especialidades. Y a eso hay que sumarle todo lo que genera la cadena de valor de los servicios asociados a la industria, servicios de alimentación, transporte, construcción. Lo único concreto es que hoy día la región no es capaz, con la foto de hoy, de satisfacer la demanda laboral”, explica Harambour.

Por tanto, el trabajo apunta a “generar las condiciones para que el impacto sea positivo”, para que estas brechas sean reducidas por magallánicos. Por otro lado, otra proyección apunta a que “la gente que venga a trabajar ojalá se quede en Magallanes, para evitar lo que pasa en otras partes que hay una población itinerante que genera un montón de complicaciones desde lo logístico hasta lo demográfico”.

- ¿De qué manera se involucra la asociación a través de sus distintos desarrolladores en el financiamiento de mejoras de infraestructura?

- “Hay dos etapas. La primera es que participamos como gremio y todas las empresas en lo que es la parte del planeamiento, de establecer las brechas, de ver alternativas de cómo completarlas, focalizando los esfuerzos. Y luego hay convenios especí-

Estrecho y carretera marítima: “El traslado de dos aerogeneradores demuestra que es una alternativa no solo viable, sino que además es eficiente.”

ficos que firma cada una de las empresas, cada uno de los desarrolladores con el Mop para hacerse cargo de temas específicos. Hay un convenio que está por firmarse en los próximos días entre el Mop y Total, entiendo que va a ser el primero formal en ese tipo de cosas. Esa es la forma. Hay un encadenamiento aquí de los dos mundos, privado y público, que ha resultado realmente notable.

“Aquí no hay temas contaminados por visiones políticas o incluso intereses comerciales específicos. Estamos todos apuntando a lo que, desde el punto de vista de la industria como del Estado, en que tenemos una oportunidad histórica de desarrollar una industria nueva a nivel mundial. No estamos copiando algo que existe en otro lado, estamos creando una industria nueva. Y tenemos la oportunidad de convertir a Magallanes en un polo de desarrollo asociado a esta industria que tenga relevancia internacional”.

PACTO MAGALLANES Y MEDIO AMBIENTE

- En este Pacto Magallanes se sumó el Ministerio de Medio Ambiente y puso sobre la mesa los Acuerdos de Producción Limpia. ¿Cómo ven esta iniciativa? Entiendo que cuatro empresas de la asociación mostraron interés.

- “Lo que hay con eso en concreto es la manifestación de la voluntad de conversar sobre un Acuerdo de Producción Limpia, que va a ser complejo. Va a ser complejo porque están pensando para empresas que ya están funcionando. En este caso, ninguna de estas empresas tiene ni siquiera un RCA aprobado. Entonces, claro, es tal vez oportuno y así lo entiende el ministerio y lo han entendido las empresas que acordaron este compromiso, ir conversando cómo se puede configurar un acuerdo que garantice condiciones mínimas de operación futura. Pero, de ahí a que eso signifique necesariamente que se van a definir áreas de exclusión o acuerdos específicos, hay todavía un largo trecho para conversar. No



Construcción de confianzas: “Lo peor que podemos hacer es encerrarnos a conversar solo entre los que nos gusta el proyecto o los que no nos gusta”

hay ningún compromiso en ese sentido”.

- Respecto de las guías específicas del Sea, ¿cómo afecta el desarrollo de los estudios de los proyectos de hidrógeno?

- “Las guías tienen dos impactos. Uno es que las guías en sí mismas son complejas y son complejas porque a veces entran en detalles que en algunos casos es discutible qué tan pertinentes son. Tienen complejidades además asociadas a que en general las guías no tienen métricas específicas. Entonces, plantean la necesidad de estudiar determinados aspectos, pero no necesariamente con qué detalle es necesario estudiarlo. Se hace dentro del criterio que el titular estima que es suficiente. Quien evalúa eso eventualmente puede estimar que no es suficiente y termina alargando el proceso. Y, por cierto, mientras más guías hay, obliga a estudiar más cosas. Uno podría decir que lo

- ¿Existen ya iniciativas definidas para este primer convenio entre la empresa privada y el Mop?

- “No me corresponde comentar los detalles, pero se refiere específicamente a trabajos en determinados caminos que van a ser utilizados y que requieren una serie de adecuaciones para el proyecto de la compañía”.

- A propósito del traslado de aerogeneradores a Argentina, ¿cómo ven los desarrolladores el avance de los proyectos en países vecinos?

- “Los tiempos son complejos. El sistema chileno es complejo, largo, lleva mucho tiempo, tal vez demasiado tiempo. Comparado con otros países, claramente eso nos plantea una desventaja. Si uno quiere ver el vaso medio lleno, uno puede decir que este sistema garantiza que los proyectos están siendo muy bien evaluados, con un buen estándar. Y eso es correcto. Pero, por otro lado, toma un tiempo muy largo que nos pone en desventaja frente a otros países que están desarrollando lo mismo (...) Lo concreto es que el Sistema de Evaluación Ambiental chileno necesita una mejora. Tal como está, no somos competitivos como país. Eso creo que, sobre todo para la próxima administración, es uno de los desafíos importantes: cómo hacemos para tener un sistema que garantice calidad, pero que además garantice competitividad frente a otros países”.

bueno de eso es que vamos asegurando que la calidad de la evaluación es mayor. Pero de nuevo, ¿hasta dónde llegamos? Porque esto puede ser infinito.

“El otro tema que tiene, que está planteado como una de las mejoras que necesita el sistema, es que las nuevas guías no te cambien en la práctica las reglas del juego. Porque tú estás en un proceso de evaluación y a mitad de camino surge una guía nueva que plantea una distinta mirada, eso puede significar que buena parte del trabajo que se ha hecho quede obsoleto. Lo que se ha planteado en general en la industria, como un cambio necesario en la legislación ambiental, es que exista una suerte de protección. Que una vez que un proyecto entra al sistema, congele en ese momento las guías hasta donde está en ese momento, cosa de tener certeza de que las reglas del juego no te las van a cambiar”.



CARRETERA MARÍTIMA PARA TRASLADO DE MATERIALES Y PIEZAS

- La mayoría de los proyectos consideraban traslados de piezas por tierra, ya en continente. ¿Cómo se observa la posibilidad de una carretera marítima por el estrecho?

- "Está surgiendo que es una alternativa viable. Eso es nuevo. El traslado de dos aerogeneradores demuestra que es una alternativa no solo viable, sino que además es eficiente. Y eso eventualmente podría significar replantear algunas de las estrategias de transporte. Eso es algo que se está evaluando, pero fue un muy buen ejercicio porque demuestra que sí es posible y no sólo posible, sino que es posible hacerlo bien. El impacto que generó ese traslado en la vida cotidiana fue virtualmente cero".

¿Podría cambiar o influir en la hoja de ruta de los proyectos?

- "Podría influir, sí, sin duda. Todos los proyectos, cualquiera sea, son dinámicos. Tú planteas una primera estrategia, una primera ingeniería y, a medida que vas incorporando experiencias, eso se va afinando. Y esto se está haciendo, sin duda. Está siendo considerado no sólo por parte de los proyectos, sino también por parte del Mop. Hoy día mismo lo conversábamos, también permite optimizar la infraestructura. No gastar de más finalmente. Si puedes tener alternativas que son más eficientes, más baratas, claramente vamos a usar esas".

Construcción de confianza

- Un tema abordado anteriormente fue la judicialización de proyectos. ¿En qué están las conversaciones para trabajar esta posibilidad en específico?

- "La posibilidad de judicializar un proyecto está siempre presente. Desde lo estrictamente técnico, es muy poco lo que se puede hacer para evitar que alguien presente una demanda por algo que estima que lo merece. Eso es un derecho que no puede ser coartado. ¿Qué sí se puede hacer, para que el riesgo de judicialización sea menor? Es tener lo que en el mundo empresarial se llama la licencia social. ES que el proyecto sea bienvenido, sea querido por la comunidad. Esa licencia social hay que construirla en base a un factor, que es confianza. Es construir con la comunidad la confianza de que el impacto que va a tener, porque todo proyecto tiene impacto, pero que el impacto va a ser positivo. Mientras más crudo esté el proyecto, más preliminar, más difícil es, porque tu estás vendiendo humo. En la medida que avanza el proyecto en sus distintas etapas, es más fácil porque la gente empieza a ver cosas concretas".

- ¿Cómo trabajan la construcción de esta confianza?

- "Es un proceso continuo, es un proceso en el que estamos trabajando, y que parte esa construcción de confianza por dos cosas. Uno es hablar siempre con la verdad, no rehuir los temas que algunos son complejos, es plantearlos, conversarlos. Y lo segundo es tener los espacios de conversación, que este tema se converse. A nosotros nos interesa sobre manera que la gente, el magallánico, converse sobre la industria

Lo concreto es que el Sistema de Evaluación Ambiental chileno necesita una mejora. Tal como está, no somos competitivos como país. Eso creo que, sobre todo para la próxima administración, es uno de los desafíos importantes: cómo hacemos para tener un sistema que garantice calidad, pero que además garantice competitividad frente a otros países".

del hidrógeno, porque es una industria que va a impactar a toda la región, y nosotros estamos convencidos que la puede impactar muy positivamente, pero que tenemos que construirlo entre todos".

"Van a haber inquietudes, algunas que quizás no tienen sentido, pero puede haber muchas que tienen no sólo mucho sentido, sino que además ayudan a construir esto agregando valor. Todas las ideas son más que bienvenidas, pero es fundamental que existan los espacios de conversación. Aquí lo peor que podemos hacer es encerrarnos a conversar solo entre los que nos gusta el proyecto o los que no nos gusta. Así no se construye nada. Nosotros no sacamos nada con hablar solamente con los que les gusta, porque ya estamos de acuerdo. Y yo creo que no sacan nada con hablar los que no les gusta entre ellos, porque tampoco crecemos".