

Revelador reportaje

# Cómo la “locura” del Presidente Boric por el H2V retrasó a Chile en electromovilidad

● Pese a las dichos y buenas intenciones, de los 83 proyectos de hidrógeno verde anunciados en el país solo 17 se encuentran operativos y todos corresponden a iniciativas piloto sin escalamiento industrial real.

Crónica

periodistas@elpinguino.com

Un extenso reportaje de BioBioChile instala una de las discusiones energéticas más incómodas para el país: si Chile apostó -o está apostando- por el camino correcto al convertir al hidrógeno verde en eje central de su estrategia de transición energética, mientras la electromovilidad avanza con mayor fuerza en otras economías.

El trabajo recuerda una frase pronunciada por el Presidente Gabriel Boric en octubre de 2022, durante la inauguración de una planta móvil de hidrógeno verde en Antofagasta. “Y esos sueños, esa locura que algunos pretenden denominar como tal, a nosotros no se nos va a pasar”, dijo entonces el Mandatario, defendiendo una

apuesta que su gobierno presentó como una oportunidad histórica para posicionar a Chile como líder mundial en energías limpias. Tres años después, el reportaje plantea que ese optimismo inicial contrasta con un escenario mucho más incierto y lleno de interrogantes.

Según BioBioChile, la industria del hidrógeno verde en Chile avanza con lentitud. De los 83 proyectos anunciados en el país, solo 17 se encuentran operativos y todos corresponden a iniciativas piloto, sin escalamiento industrial real. Al mismo tiempo, la demanda internacional que justificaría estas inversiones multimillonarias aún no se materializa. A nivel global, apenas el 4% de la capacidad de hidrógeno verde anunciada está en construcción, y de los cerca de US\$680 mil millones en proyectos proyectados, solo

unos US\$75 mil millones han llegado a una decisión final de inversión.

Uno de los ejes centrales del reportaje es la comparación con la electromovilidad, un ámbito donde Chile aparece claramente rezagado.

Mientras países como Costa Rica, Uruguay, Colombia y Brasil han acelerado la adopción de vehículos eléctricos, Chile apenas alcanza cerca del 2% de penetración en su parque automotor. El contraste resulta aún más fuerte si se considera que el país ha destinado cerca de US\$1.000 millones en fondos públicos para impulsar el desarrollo del hidrógeno verde, sin que ello se traduzca en beneficios directos para el transporte privado.

Desde el punto de vista técnico, el reportaje expone una crítica clave: la baja eficiencia energética del hidrógeno verde en com-

paración con los vehículos eléctricos a batería.

El académico David Cebon explica que un auto eléctrico puede aprovechar entre el 70% y 90% de la energía que consume, mientras que uno impulsado por hidrógeno apenas llega al 25-35%. En términos prácticos, con la misma cantidad de electricidad renovable, un vehículo eléctrico puede recorrer hasta tres veces más distancia que uno a hidrógeno, debido a las múltiples pérdidas del proceso de electrólisis, almacenamiento, transporte y reconversión.

## Tema de costos

Los costos tampoco juegan a favor. Hoy el hidrógeno verde cuesta entre US\$3,5 y US\$6 por kilo, muy por encima del hidrógeno gris producido con combustibles fósiles. Aunque Chile proyecta reducir ese valor a US\$1,5 por kilo hacia 2030, BioBioChile subraya que esa meta depende de economías de escala que aún no existen. En paralelo, el precio de las baterías de litio ha caído cerca de un 90% en la última década, acelerando la competitividad de los vehículos eléctricos.

El reportaje también aborda el contexto internacional. Países con condiciones similares a Chile, como Australia, han comenzado a cancelar o reducir drásticamente proyectos de hidrógeno verde. Grandes empresas energéticas como BP, Shell, Equinor, Iberdrola y Repsol han ajustado sus planes o abandonado iniciativas, evidenciando que el entusiasmo inicial está dando paso a una mirada más cautelosa. Incluso organismos como Irena proyectan que el hidrógeno cubrirá apenas cerca del 12% de la deman-



La apuesta de Chile por el hidrógeno verde enfrenta crecientes cuestionamientos técnicos y ambientales, según un reportaje de BioBioChile.

da energética global hacia 2050, concentrado principalmente en la industria pesada y química.

Uno de los aspectos más sensibles del reportaje es el impacto ambiental de los megaproyectos asociados al hidrógeno verde. En Magallanes, investigaciones del Centro Bahía Lomas advierten que miles de aves migratorias podrían colisionar anualmente con aerogeneradores instalados para abastecer esta industria, afectando especies protegidas. A ello se suman las alertas de organizaciones como la Fundación Cielos de Chile, que cuestionan proyectos como INNA en Atacama por el impacto lumínico sobre uno de los cielos más prístinos del planeta, clave para la astronomía y el turismo científico.

BioBioChile también pone el foco en la dimensión geopolítica de esta apuesta. Europa, urgida por reducir su dependencia del gas ruso tras la invasión a Ucrania, ve en Chile un proveedor

estratégico de combustibles “verdes”.

La relación del Presidente Boric con líderes europeos como Emmanuel Macron, así como el interés de Alemania en asegurar suministro de hidrógeno, refuerzan la idea de que Chile podría estar asumiendo nuevamente un rol exportador de materias primas, esta vez bajo un discurso ambiental.

Casos como el desistimiento del proyecto eólico Faro del Sur, impulsado por HIF Chile y Enel Green Power Chile, refuerzan las dudas. La iniciativa fue retirada tras observaciones ambientales consideradas “fuera del estándar habitual”, lo que evidencia tensiones incluso dentro de un sistema históricamente permisivo con megaproyectos. Organizaciones como la Fundación Terram advierten que Chile está empujando una industria de escala gigantesca sin contar con un marco regulatorio robusto ni una evaluación ambiental estratégica.