



■ Esta gasolina carbono neutral se produce en Magallanes. La iniciativa cuenta con la logística de Transpetrol y busca validar comercialmente el plan.

DF Regiones

POR MATÍAS CARRASCOSA,
DESDE PUNTA ARENAS

En un hito que posiciona a la Región de Magallanes en la vanguardia energética global, Toyota, HIF Global y Mitta concretaron su alianza estratégica bajo el nombre “Ruta Cero”. Este proyecto piloto inédito utilizará la producción de la planta Haru Oni –la primera operativa en el mundo de su tipo– para abastecer una flota comercial en condiciones reales, un paso decisivo para sacar esta tecnología de los laboratorios.

Sibien HIF Global ya había validado su producto en operaciones marítimas, suministrando combustible

Toyota, HIF y Mitta concretan alianza para operar flota abastecida por la primera planta de combustible sintético del mundo

para los Zodiacs de expedición de la empresa Antártica 21 y lanchas de la Armada, esta es la primera vez que esta tecnología llega al transporte terrestre de usuarios finales en una flota de vehículos híbridos.

La operación, que cuenta con el soporte logístico de Transpetrol para la distribución a través de surtidores

convencionales, no solo tiene un fin demostrativo para el turismo, sino que busca generar data empírica sobre el desempeño, eficiencia y costos operativos de combinar la tecnología híbrida autorrecargable con gasolina sintética carbono neutral (e-Combustibles). De hecho, HIF ya avanza en el desarrollo de proyectos

comerciales similares en EEUU, Alemania, Uruguay, Brasil y Australia.

Los combustibles sintéticos son carburantes líquidos producidos artificialmente mediante procesos químicos, utilizando hidrógeno renovable. Al ser compatibles con motores de combustión interna actuales, buscan descarbonizar el transporte sin cambiar la infraestructura existente.

Las razones

Para Toyota, este proyecto materializa su estrategia global denominada “Multivia”. Según explicó Ignacio Funes, director ejecutivo de Toyota Chile, la industria “no debe enamorarse de una única solución tecnológica”, sino del problema raíz: las emisiones. “El enemigo común es el CO₂, no el motor a combustión”, enfatizó durante el lanzamiento a DF Regiones.

Bajo esta premisa, la japonesa apuesta a que la carbono neutralidad

al 2050 se logre mediante un abanico de opciones que incluye eléctricos, hidrógeno y, crucialmente, híbridos que utilicen combustibles sintéticos. Esto permite atacar las emisiones sin depender de una infraestructura de carga eléctrica que aún es incipiente en zonas extremas o rurales.

Uno de los puntos más relevantes para el mercado financiero es la viabilidad de capitalizar la infraestructura actual. Juan Eduardo Gallardo, gerente de HIF Magallanes, destacó que el combustible producido en la planta Haru Oni es químicamente idéntico a la gasolina convencional. “No hay que hacer ningún cambio a los motores ni a la logística de distribución”, aseguró.

Esto fue validado por la colaboración de Transpetrol, empresa local que utiliza sus dispensadores y estaciones de servicio estándar para abastecer a la flota, sin desechar los activos logísticos actuales, sino adaptar el producto que fluye a través de ellos.

Desde la perspectiva del leasing operativo, el potencial del negocio es masivo, sostienen los involucrados. Ignacio Correa, gerente general de Mitta, proyectó el impacto que esta tecnología podría tener si se escala a nivel corporativo. La firma cuenta con una flota de 28 mil vehículos que recorren, en conjunto, cerca de 70 millones de kilómetros al año.

“Ese es el techo de mi casa, una cifra astronómica en consumo de combustible”, señaló Correa, apuntando a que la adopción de e-Fuels en flotas mineras, industriales o de turismo permitiría una reducción drástica de la huella de carbono corporativa sin alterar la operatividad de las empresas.

Si bien el proyecto es técnicamente viable, el desafío actual radica en los costos de producción. Rodrigo Delmastro, gerente de HIF Energy, reconoció que, al tratarse de una tecnología naciente similar a lo que fueron los paneles solares en sus inicios, el costo por litro es actualmente más alto –estimado en cerca de 1,8 veces el valor convencional–, pero la esperanza es que la curva de precios descienda a medida que se logre la escala industrial y aumente la disponibilidad de energía renovable.