

Enap ya trabaja para eventual alianza con YPF y rentabiliza su polémico negocio de gas licuado, pero con foco mayorista

El gerente general, Julio Friedmann, resalta los buenos resultados financieros de la petrolera estatal y adelanta los proyectos en los que está envuelta la empresa que podrían viabilizar un negocio de exportación conjunta de crudo con la compañía trasandina. Asimismo, muestra confianza de que los recursos que el gobierno sacó de Enap y se comprometió a devolver, será reintegrado.

IGNACIO BADAL

Al hablar de los resultados de Enap al primer semestre, su gerente general, Julio Friedmann, se muestra más que satisfecho. Las utilidades de la petrolera estatal crecieron un 84% a US\$318 millones, pese a que sus ingresos bajaron un 9,6% a casi US\$4.400 millones. "Es pura gestión", se ufana, pues la mayor producción, la optimización de costos logísticos y los menores costos financieros compensaron la caída en los márgenes de refinación, su principal medición operativa.

"Hace dos años, teníamos la necesidad imperiosa de mejorar la producción de nuestros productos más valiosos (gasolinas, diésel y kerojet) y de bajar la deuda", recuerda Friedmann. "Y los resultados reflejan que vamos por ese camino", agrega.

La producción de gasolinas aumentó más del 11% en el último año, el kerojet, sobre los dos dígitos, y el diésel también subió. "Uno de los focos principales ha sido mejorar el tema operacional. Y si pudiéramos mantener hacia adelante el desempeño productivo del primer semestre, esta empresa tiene una base muy sólida sobre la cual construir, es decir, en materia operacional estamos muy cerca de donde queremos llegar", explica.

El año pasado, Enap produjo casi 11 millones de metros cúbicos en todos sus productos y este año esperan llegar a los 12 millones. "Nunca esta empresa ha producido eso", resalta. Y en ello ha sido relevante, por ejemplo, que en mayo y junio la compañía alcanzó la mejor tasa histórica de utilización de sus refinерías.

En cuanto a la deuda, también lograron reducirla a su menor nivel de los últimos 15 años. "En 2023 ya la habíamos bajado unos US\$1.000 millones a unos US\$3.500 millones. Hoy la deuda bruta está en US\$3.400 millones, pero tenemos US\$750 millones en caja, por lo que la deuda neta está en US\$2.700 millones, que era una meta que teníamos para 2027", destaca.

Con un marco financiero más estabilizado y respaldado por cuatro años seguidos de utilidades, en la estatal sienten que "otras iniciativas son capaces de florecer".

Enap tiene un plan de desarrollo que contempla inversiones por casi US\$3.800 millones en cuatro años, de los cuales US\$700 millones están destinados al 2025.



Julio Friedmann, gerente general de Enap.

Entre las áreas que están priorizando en este plan se encuentra la logística. Enap cuenta con cuatro terminales portuarias y 11 barcos que distribuyen combustibles a lo largo del país. "En logística, vamos a iniciar una fase de crecimiento, donde nuestro objetivo es avanzar no sólo con recursos propios, sino que también en asociación con terceros, porque es un desafío que es demasiado importante para que alguien lo encaré por sí solo", sostiene.

No entra en detalle, pero tienen que ver con sus puertos y su capacidad de almacenamiento, con el fin de que el país cuente con mayor seguridad energética, tomando en cuenta que los combustibles fósiles siguen representando el 70% de la matriz energética de Chile. Más todavía en tiempos en que el transporte marítimo local se está viendo cada vez más afectado por las inclemencias climáticas costeras, como las persistentes marejadas, que obligan a que los barcos permanezcan a la gira y no puedan descargar.

"Por muchos años, no se ha invertido en esta área. La última vez que se construyó un estanque de almacenamiento fue hace mucho tiempo y, sin embargo, la demanda en Chile ha seguido creciendo. Nuestros terminales están sometidos, cada vez más, al cambio climático y, por lo tanto, los días de disponibilidad se han ido reduciendo", explica.

LA INVITACIÓN ARGENTINA

Justamente en el área logística, llegó una invitación de la petrolera argentina YPF hace un par de meses. La posibilidad de hacer un negocio de exportación junto a Enap.

Hace dos años, Argentina volvió a exportar petróleo a Chile a través del Oleoducto Transandino, de propiedad de YPF, Enap y la estadounidense Chevron. El crudo proviene del enorme yacimiento trasandino Vaca Muerta y llega al terminal de San Vicente en Biobío. Chile terminó el año pasado usando cerca del máximo de la capacidad del ducto de 115 mil barriles por día.

El presidente de YPF, Horacio Marín, contó que técnicos de la firma argentina ayudaron a los de la Refinería Biobío de Enap a refinar su petróleo de Vaca Muerta y ahí surgió una oportunidad de negocio: "Puede haber una posibilidad de exportación adicional, con algunas inversiones que deberían hacerse cerca de la refinería", dijo, aclarando que se trata de inversiones que no son muy grandes y pueden generar recursos para Chile.

Friedmann responde que ellos ya están trabajando en ese puerto con miras a nuevos negocios. "Todo es información pública, sólo es que está disgregada. Si las juntas, vas a ver. Nosotros estamos en plena tramitación ambiental de un dragado importante de nuestro terminal San Vicente, que podría ser el punto

de salida de esto", comenta.

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de dragado fue reingresado al sistema de evaluación en agosto de 2024 y considera una inversión de US\$60 millones. Su objetivo es recibir los mayores barcos tanque del mundo, los llamados VLCC (Very Large Crude Carrier), de manera de movilizar hasta 12 millones de metros cúbicos al año. "Si quieres ser eficiente en la exportación de crudo, tienes que poder operar un terminal con estos cruderos grandes. Si lo haces con medianos, no es eficiente", sostiene.

Además, cuenta que la empresa inauguró a fines de 2024 dos estanques de crudo de 50 mil metros cúbicos -"los más grandes que se pueden construir", afirmó- en la refinería Bio-Bio, que se agregan a los que ya tienen junto a YPF en esas instalaciones. Y recuerda además, la restauración del oleoducto, que permite a Enap estar comprando crudo a YPF y otras tres empresas privadas que operan en Vaca Muerta.

"Entonces, si usted me pregunta si hay un eje de infraestructura que se está construyendo, ese eje es más real que nunca. Y, en el fondo, la propia dinámica del mercado y comercial va a determinar, finalmente, el destino de ese crudo: si se exporta o si lo consumimos dentro de la refinería", afirma.

Aunque aclara que la capacidad actual de transporte de crudo argentino no alcanza como para abastecer al mercado interno y, además, exportar, de todos modos existe la oportunidad para el negocio, dada la decisión estratégica de que Chile no va a depender de una sola fuente de crudo. "Eso no va a ocurrir jamás. Y no lo digo porque Argentina ya nos haya cortado el gas una vez, sino porque eso es un error estratégico. En este caso, la geopolítica es importante", asegura.

De hecho, hoy en día Enap trae petróleo desde Brasil, Estados Unidos, Argentina y Ecuador, aunque este último país interrumpió sus envíos por el corte de un ducto.

Entonces, a la invitación de YPF de hacer un proyecto conjunto de exportación de petróleo, ¿Enap dice sí o no?

-La respuesta es que ya lo estamos haciendo. Lo hemos estado trabajando de la mano. No estamos reaccionando a la invitación.

SIGUE

venimos tres años trabajando en rehabilitar el ducto, en construir nuestros estanques de crudo, en el dragado del puerto. Estamos instalando un tubo nuevo en el puerto, para poder recibir a dos crudereros al mismo tiempo. Entonces, estamos sacándole restricciones al terminal.

Por tanto, ¿la respuesta es sí a YPF?

–Lo que te quiero decir es que la oportunidad de Argentina es verdad. La tomamos siempre con mucha cautela. Y en la medida que las condiciones comerciales sean ventajosas para ambos lados, lo vamos a hacer sin ningún lugar a dudas.

Sin embargo, la inversión en logística también apunta a elevar las condiciones de almacenamiento en los demás terminales de Enap, que tampoco han recibido inversiones desde hace mucho.

¿NUEVAS ADQUISICIONES?

Pero el crecimiento de la petrolera no se reduce a logística. De hecho, Friedmann no descarta la posibilidad de nuevas adquisiciones tanto en Chile como el extranjero. Porque aunque en el país no hay explotación petrolera, sí podrían haber activos interesantes en otras áreas, como la misma logística, por ejemplo. “Recuerda que estuvimos detrás de los activos logísticos de Esmax (hoy Aramco)”, dice, aunque aclara que no en distribución de combustibles, pues ahí no hay un calce estratégico.

Por eso también Enap reconfiguró el polémico negocio de gas licuado llamado Gas a Precio justo, lanzado en 2022 con un plan piloto de distribución, que finalmente se convirtió en un negocio sólo mayorista llamado Gas de Chile, que hoy está focalizado en dos ciudades: San Fernando y Linares, donde circulan principalmente sus cilindros color magenta.

El ejecutivo explica que estar en el gas licuado no es una opción para Enap, puesto que de su producción normal extrae como subproducto el 12% del consumo nacional, que vende a las tres grandes mayoristas (Abastible, Gasco y Lipigas) y a su filial Gas de Chile. “Ahí adoptamos un modelo que se centra en venderle a distribuidores que se encarguen de todo lo que es la última milla”, detalla.

“En 2023, dije que nuestro objetivo era que en 2024 tuviéramos el *break even*, y así fue, alcanzó el *break even* en 2024. Tenemos números azules, son pequeños, pero es un negocio rentable”, sostiene.

¿El gobierno les devolvió el dinero que se comprometió por el proyecto piloto de gas licuado?

–No, pero los ministros han públicamente comprometido incluir en la Ley de Presupuestos 2026 estos cerca de 500 millones de pesos que fue el costo de este piloto.

El dueño, dice, también estableció la devolución de esos dividendos por 400 millones de dólares (que el gobierno retiró en agosto de 2023). Se incluyó en la Ley de Presupuestos y, ahora, de los US\$400 millones, sólo faltan US\$100 millones de ser restituidos y están contemplados para este año. ●