



EL DEAL

La carrera de Lipigas por conquistar los combustibles alternativos

La compañía está desarrollando uno de los corredores internacionales más largos del mundo de estaciones de servicio de gas natural licuado (GNL) que conecta Lima con Puerto Montt.

POR MARÍA JESÚS DOBERTI

La reciente inauguración de la primera estación de servicio 100% eléctrica por parte de Copec, ha sido un hito clave para la electromovilidad en Chile. Sin embargo, no es el único camino que se ha estado desarrollando hacia un transporte más limpio.

Y es que la electromovilidad hoy en día enfrenta más de una dificultad. Entre las limitaciones está la red de carga y la autonomía para los vehículos, especialmente en un territorio tan largo como el chileno. Si esto lo traspasamos al transporte de carga y camiones, se vuelve un problema aún mayor.

Es ahí donde Lipigas vio una oportunidad. La firma con presencia también en Perú, está apostado por el gas natural licuado (GNL) como una alternativa eficiente y sostenible para camiones y transporte de carga, ofreciendo una autonomía de 1.600 km —versus la electricidad que ofrece una autonomía promedio de 300 km— y tiempos de recarga de hasta 10 minutos.

"El consumo energético se distribuye de la siguiente manera: un 16% corresponde a electricidad y el 84% a combustibles fósiles. Entonces, la gran pregunta es: ¿qué vamos a hacer con ese 84%? La electricidad no necesariamente tiene todas las soluciones", apuntó Esteban Rodríguez, gerente de GNL, biocombustibles e Hidrógeno Verde en Lipigas. Eso sí, son realidades que pueden convivir.

De hecho, "con el gas natural licuado bajas entre 10 a 20% la huella de carbono de los camiones y hasta un 96% del material particulado —respecto del diesel—. A veces se nos olvida que el material



particulado también es nocivo para la salud", ilustró Rodríguez.

El corredor

Como respuesta a esta necesidad, la compañía ha desarrollado un ambicioso corredor verde internacional de estaciones de servicio de GNL que conecta Lima con Puerto Montt. Uno de los más largos del mundo.

Este proyecto es una realidad que comenzó con la primera apertura a finales de 2021 y ya cuenta con tres estaciones operativas en Perú (Lima, Nazca y Arequipa) y dos en camino. Mientras que en Chile ya tienen cinco (Tobolango, Paine, Linares y Puerto Montt), además de una próxima apertura en Antofagasta. Esperan cerrar en 2026 con una totalidad de nueve estaciones nacionales.

El desafío inicial fue vencer a las empresas de transporte de dar el salto al GNL. La primera en hacerlo fue Ab Inbev, con una flota de 40 camiones operados por Transportes San Gabriel hace tres años. "Esa fue nuestra vitrina, y hoy estamos en plena expansión", comentó Rodríguez.

Actualmente, más de 200 camiones de marcas como Sino-truck (China), Iveco (Italia) y Scania (Suecia) operan en Chile con GNL. Seis empresas de transporte ya han incorporado esta tecnología, entre ellas Transportes San Gabriel, Transportes Santa María, Transportes Ricardo Concha, Transportes Casablanca, Transportes Mellafe y Transña.

En términos económicos, cada estación de Lipigas necesita al menos 30 camiones para ser rentable. Con cinco estaciones operativas, la compañía ya está alcanzando estos niveles de beneficio.

Una inversión cada vez más competitiva

El uso de camiones a gas natural

“La electricidad no necesariamente tiene todas las soluciones”.

Esteban Rodríguez, gerente GNL, biocombustibles e hidrógeno verde de Lipigas.

PABLO SALINAS



licuado ha sido una alternativa creciente en el sector del transporte de carga. Aunque su costo inicial es entre un 30% y 40% superior al de un camión diésel, sigue siendo una inversión razonable en comparación con los camiones eléctricos, que pueden costar hasta 2,5 veces más, aseguran desde Lipigas.

La inversión inicial de un transportista es más cara que un diésel, pero tiene la ventaja de que el combustible es más barato. "El costo por kilómetro del gas natural es del orden de un 20 a 25% menos que el diésel. Sin embargo, el camión es más caro".

Es por esto que, en sus inicios, las tarifas para los clientes finales que utilizaban camiones a GNL eran entre un 7% y 8% más altas que las del diésel. Sin embargo, con la expansión del mercado y la mayor disponibilidad de servicios técnicos y mantenimiento, los costos han comenzado a disminuir.

"Hoy en día algunos transportistas ya ofrecen servicios con camiones a GNL al mismo precio que los vehículos diésel", aseguró Rodríguez. Este ajuste responde a la masificación de esta tecnología, que ha permitido aprovechar economías de escala y reducir progresivamente los costos.

"Operacionalmente ha sido muy bienvenido porque todas las empresas de transporte no cambian su forma de funcionar. Por el

contrario, cuando tú vas a la electricidad, tiene otra forma de operar: cargas más largas, trayectos más cortos y eso destruye cualquier operación de larga distancia", complementó.

En Perú, al ser un país productor de gas, lo usan incluso para vehículos corrientes, ya que el precio ahí es mucho más conveniente que otras opciones.

Otras industrias

Pero la visión de Lipigas va más allá del transporte general. La empresa está ampliando su impacto a sectores estratégicos como la minería y la industria salmonera. Un hito clave en esta expansión es el inicio de operaciones de la minera Sierra Gorda el 1 de marzo, que marcará un precedente al utilizar camiones propulsados por GNL. El abastecimiento en la Segunda Región estará a cargo de Lipigas en conjunto con Transporte San Gabriel.

Es más, para la industria minera, además del corredor que va de norte a sur, ya tienen en carpeta otros caminos como una ruta que une Calama con Mejillones y además de otra que conecta Santiago con San Antonio.

La primera planta de biogas

Por otra parte, Lipigas avanza en su estrategia de diversificación energética con el desarrollo de la primera planta de

biogas natural licuado de Sudamérica, ubicada en la Región de Ñuble.

Este proyecto, que se lleva a cabo en paralelo al corredor de GNL, busca "verderizar" los combustibles fósiles mediante su versión renovable, sin necesidad de modificar la infraestructura actual que han desarrollado, ya que la molécula del biogas es idéntica a la del gas natural licuado convencional.

La planta, que ya alcanza un 85% de avance y estará operativa en junio, procesará desechos de cerdo para convertirlos en combustible. Este bio GNL permitirá abastecer a los mismos camiones que hoy funcionan con gas natural licuado. Empresas como Nestlé y Ab InBev serán las primeras en incorporar este biocombustible a sus operaciones, según adelantó el ejecutivo.

"El bio GNL efectivamente es más caro, pero va a permitir ser carbono neutral. Vas a tener un camión carbono neutral pagando un combustible que igual va a ser un 10% más barato que el diésel, ya no un 25% como el GNL".

El objetivo para esta primera planta es descarbonizar entre 300 y 400 camiones de larga distancia. "Como referencia, un camión de este tipo consume el gas de tres supermercados", ilustró Rodríguez

para demostrar la cantidad de energía que consume uno de estos vehículos.

Hoy en día existen cerca de 60.000 vehículos de carga pesada de larga distancia en el país. La proyección de Lipigas es que "los biocombustibles, como estadística general, apuntan entre un 10% y un 15% a cubrir ese nicho de camiones de carga pesada".

"Nosotros estamos proyectando cargar de aquí al 2030 entre 1.000 y 1.500 camiones". Con este objetivo en mente todavía queda desarrollar dos plantas más como la de la Región del Ñuble y una en Perú de aquí a 2027.

En esta misma línea, hace unas semanas, Enap y Lipigas firmaron un acuerdo para desarrollar, en conjunto, combustibles con baja intensidad de carbono, elaborados a partir de residuos orgánicos de aceite en las refinerías de la empresa estatal, y ponerlos a disposición del mercado nacional.

El objetivo final para la compañía es que las ventas totales de GNL de LipiAndes — la matriz de Lipigas que agrupa al sector energético de Chile, Perú y Colombia—, representen al menos un 10% del volumen de toda la compañía. "Ese es el foco del transporte de larga distancia. En el fondo, cambiar de diésel a gas natural licuado y bio natural licuado", concluyó Rodríguez. **S**