

Antoine Liane, gerente general del Proyecto H2 Magallanes de TotalEnergies H2

## "No hay una solución de un solo puerto que funciona para todos los proyectos de hidrógeno, lo que se requiere es un sistema portuario"

Lucas Ulloa Intveen  
 lucas.ulloa@laprensaaustral.cl

A fines del 2021, la empresa internacional Total Eren, actualmente TotalEnergies H2, presentó el proyecto H2 Magallanes para la producción de hidrógeno y amoníaco en dos etapas. La primera fase, actualmente en elaboración y que forma parte del Estudio de Impacto Ambiental (Eia), estará conformada por un parque eólico de 5 GW instalados en la estancia Cañadón Grande, que estará complementado con plantas de hidrógeno, una planta de amoníaco, una planta desaladora e instalaciones marítimas en bahía Posesión para la exportación del amoníaco verde.

Se trata de otro de los hitos enmarcados en la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde y, actualmente, se están finalizando los expedientes para ingresar las concesiones marítimas para este proyecto a finales de agosto.

El director del proyecto de TotalEnergies H2 es Antoine Liane, quien estuvo presente igualmente en el último seminario de hidrógeno verde realizado estos últimos dos días en El Arriero. En la primera jornada de esta actividad, fue expositor y para presentar los avances de la empresa, así como "transparentar qué es lo que pretendemos hacer en nuestro proyecto, ese es el objetivo uno", sostuvo Liane.

"Todo se trata de las medidas que nosotros como proyecto vamos a proponer en marcha con la aprobación y en la construcción de nuestro proyecto para que las pymes magallánicas y chilenas, no sólo magallánicas, puedan participar, ganarse licitaciones y ser proveedores de servicios y productos a nuestro proyecto", adelantó Antoine Liane.

La envergadura de la iniciativa implica muchas aristas y, por tanto, muchos servicios a entregar, desde transporte, construcción, almacenamiento, operación y mantención. "Para que las pymes y empresas magallánicas puedan participar y ganarse las licitaciones tienen que estar preparados. Todo el tema de certificación de proveedores, hay que preparar toda esa cancha, para que cuando lleguen, las empresas estén listas para poder competir y ganarse las licitaciones", aconsejó.

-¿En qué etapa está actualmente el proyecto?

"Hemos casi terminado

"Nadie quiere tener 20 puertos nuevos en el estrecho, por un tema de impacto ambiental, pero las empresas tampoco quieren invertir y gastar plata en puertos innecesarios".

"Lo que hay que pensar es en un sistema portuario, puertos robustos en distintas ubicaciones estratégicas, que van repartiendo la carga a la vez de importación de los materiales y, el día de mañana, un sistema para exportar el producto que sea también redundante, con varias ubicaciones en el estrecho".

lo que es la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (Eia), estamos en línea recta. Nuestro proyecto tiene un puerto, ubicado en bahía Posesión, que es un puerto multiuso, una infraestructura marítima que permite importar y exportar. Importar los materiales necesarios para la construcción, parte de los materiales y que permite exportar el producto de amoníaco. La concesión marítima de este puerto -que abarca también la planta desaladora, porque el proceso de electrólisis requiere desalar agua de mar- la vamos a ingresar antes del final de agosto".

-¿Y respecto de los avances de su Estudio de Impacto Ambiental?

"Ahora mismo estamos haciendo lo que son los estudios de impacto, viendo cómo nuestro proyecto impacta al medio ambiente y cómo podemos evitar los impactos necesarios, reparar lo que hacemos o compensar, cuando no lo podemos reparar. Y esto es lo que estamos haciendo ahora para ingresar, ojalá a finales de año. Estamos apuntando a diciembre. Siempre los proyectos pueden tener atraso, pero la idea es no atrasarse más e ingresarlo a finales de este año,



Antoine Liane, gerente general del Proyecto H2 Magallanes de TotalEnergies H2, durante la actividad Pacto de Magallanes.

el estudio de impacto ambiental del proyecto".

-¿El terminal portuario tendría una dinámica similar al de HNH, de uso público?

"Lo que la gente tiene que entender es que no hay una solución de un solo puerto que funciona para todos los proyectos de hidrógeno, lo que se requiere es un sistema portuario. Puertos ubicados en distintos lugares del estrecho, que es un lugar complicado, es el récord de naufragios a nivel mundial (...) Lo importante es tener un sistema que sea robusto. Están los puertos existentes, el puerto de Mardones, que la Epa está con un proyecto de ampliar, eso es parte de la solución. También la iniciativa con Enap, en Laredo, que estamos apoyando porque va a ser parte de la solución. El puerto de HNH también, cuando termine su ejecución. Y nuestra ubicación en bahía Posesión es estratégica, a la entrada del estrecho, antes de la Primera Estogostura, permite también ser parte de este sistema. Entonces, el tema de acceso abierto es casi necesario, porque nosotros lo que queremos hacer es producir hidrógeno, amoníaco y exportarlo. Nuestro negocio no es construir puertos y los puertos son carísimos".

-De modo que buscarían compartir los espacios con las demás empresas, ¿no?

"La misma naturaleza de nuestro negocio nos invita a tener la menor cantidad posi-

para exportar el producto que sea también redundante, con varias ubicaciones en el estrecho".

-Actualmente, ¿cudie vislumbran como los principales desafíos para sus proyectos, fuera de la infraestructura habilitante?

"Un tema clave son los permisos. Especialmente, tener una claridad sobre las reglas del juego, la tramitación ambiental de los proyectos, cuáles son las guías que se aplican, que sean reglas estables, que nos permitan ingresar un proyecto sabiendo cuáles son las reglas, que no cambien en el medio y que eso nos abra a potenciales judicializaciones en el futuro por no haber aplicado una regla que se nos impuso o que cambió en el medio del camino. Ese es el tema, de destrabar un poco todo lo que se llama la permilogía, hacer que sea más ágil y dar más certeza sobre lo que se tiene que cumplir".

-Es decir, estándares sólidos que no sean alterables.

"No estamos pidiendo rebajar los estándares, sólo definirlos por un tiempo, decir cuáles son esos estándares para que los podamos cumplir y seguir adelante y tener proyectos aprobados según esos estándares. Que no sean alterables y que se nos dé un tiempo para que decir si hay nuevas guías que se emiten y estándares que cambien, por lo menos que haya un cierto periodo de carencia para que nosotros podamos trabajar con una regla constante.

"Nuestro proyecto son 70.000 hectáreas de líneas de base, de componentes fauna, flora, arqueológico, marinos que tenemos que estudiar. Si cada seis meses cambias las reglas, tienes que volver a rehacer toda la campaña. Nuestra campaña arqueológica, por ejemplo, son cuatro meses de trabajo, son 400 millones de pesos que gastar. Si la volvemos cada vez a hacer, este proyecto nunca ingresa y estamos quemando plata en rehacer cosas y nunca podemos ingresar a tramitar y tampoco construir nuestro proyecto. Lo que estamos tratando de hacer entender no es que queramos bajar los estándares, lo que queremos es solamente definirlos, que nos definan durante un tiempo qué es lo que quieren ver en términos de estándar medioambiental para evaluar nuestro proyecto y nosotros cumplir esto y que sea estable".

"Un tema clave son los permisos. Especialmente, tener una claridad sobre las reglas del juego, la tramitación ambiental de los proyectos, cuáles son las guías que se aplican, que sean reglas estables, que nos permitan ingresar un proyecto sabiendo cuáles son las reglas, que no cambien en el medio y que eso nos abra a potenciales judicializaciones en el futuro...".

ble de puertos, los necesarios, y compartirlo entre las demás empresas. Al final, la necesidad económica se junta con la necesidad ambiental. Nadie quiere tener 20 puertos nuevos en el estrecho, por un tema de impacto ambiental, pero las empresas tampoco quieren invertir y gastar plata en puertos innecesarios. Lo que hay que pensar es en un sistema portuario, puertos robustos en distintas ubicaciones estratégicas, que van repartiendo la carga a la vez de importación de los materiales y, el día de mañana, un sistema