

Todavía está en la memoria esa icónica foto, de diciembre del 2022, donde un Porsche 911 era cargado con gasolina verde en la inauguración de la planta Haru Ori, ubicada en Magallanes. Se trató de un hecho histórico, porque es, hasta ahora, la única planta integradora que produce e-combustible a partir del metanol que se produce con hidrógeno verde. Por ello, en la oportunidad, César Norton, CEO de HIF Global, la empresa dueña de Haru Ori, no dudó en decir que no sólo estaban inaugurando una planta, sino también una nueva industria.

Hace un par de semanas, en el circuito de Monza en Italia, el mismo César Norton se subió al podio para entregar la copa al ganador de la Porsche Supercup, que se corre en la antecámara de las carreras de Fórmula 1. Se trata de una categoría compuesta sólo por automóviles Porsche GT3 y tiene una particularidad: todos corren con el e-fuel producido en Magallanes. Y por eso, todos tienen el logo de HIF de sus carrocerías. ¿Por qué Porsche? Porque la firma no sólo fue el primer comprador del e-combustible de la planta Haru Ori, sino también fue una de las primeras en invertir en HIF Global.

Nace un sueño

Pasar de cargar un auto a hacerlo en todas las carreras Porsche de alta competición es una historia de que tiene todos los ingredientes: sueños, aventura, mucho riesgo.

Todo partió el año 2014, cuando César Norton, hoy CEO de HIF, junto a su socio Juan José Gana comenzaron a pensar algo que fuera diferente y disruptivo en el ámbito de la energía.

“No teníamos grandes recursos y sabíamos que las compañías pequeñas no pueden competir con las grandes en costo de capital. Pero sí sabíamos que podíamos ser mejores, ser más innovadores en tratar de conectar lo que antes no se había conectado”, dice Norton.

Y como son las ideas, que llegan sin avisar, comenzaron a prestar atención al viento de Magallanes, que es uno de los activos naturales más potentes que tiene Chile. “Es un recurso impresionante que no se estaba utilizando y ubicado en una zona aislada y de bajo consumo de energía”, agrega Norton.

El empresario dice que pensaron en distintas alternativas, como el aluminio verde, pero cada una de ellas se topaba con que había problemas para avanzar, ya sea porque la tecnología no estaba disponible o porque no era posible escalarlo a niveles rentables.

“Estábamos en eso cuando salió la idea de producir metanol, a partir del hidrógeno verde. ¿Para qué? Para generar e-combustible. Nos gustó de inmediato porque tenía todo lo que estábamos buscando: era una solución que se podía hacer con la tecnología existente. Se podía escalar y aplicar de inmediato para hacer descarbonización hoy”, dice Norton, casi con el mismo

entusiasmo de hace una década.

El punto es el siguiente: si bien el mundo avanza hacia la electrificación, existe un stock global de 1.300 millones de autos y que seguirá aumentando, porque hay muchos lugares donde no hay electricidad, ya sea porque están alejados o no hay infraestructura. Y ahí es donde entra el e-combustible.

“Esa es la belleza de la propuesta –dice César Norton, ingeniero civil eléctrico de la Universidad Federico Santa María– porque el e-combustible se puede usar hoy en cualquier auto a combustión interna que existe y, sin hacer modificaciones, se convierte en verde. O sea, es una solución

muy simple pero que provoca un salto cuántico en la descarbonización”.

El concurso Porsche

En eso estaban, cuando cuatro años después, Porsche hizo un concurso en Alemania donde invitó a más de 20 compañías que estaban trabajando en el e-combustible.

“Presentamos nuestro proyecto que, a diferencia del resto, tenía muchas ventajas: era fácil, usaba tecnología conocida y escalable, al punto que permitía reemplazar el 10% del combustible de Alemania o el 100% de lo que se consume en Chile”, dice Norton.

La aventura de llevar e-fuel desde Magallanes a Monza

La empresa HIF Global, de la cual Porsche es accionista, es la única en el mundo que produce combustible verde en su planta del sur de Chile. Aquí los detalles del sueño de un par de chilenos que está dando que hablar en el mundo de la energía limpia.

Un reportaje de ANDRÉS BENÍTEZ, desde Monza, Italia



Y resultó. Su propuesta fue la ganadora, pero Porsche les impuso un requisito: debían ser una compañía global. “Nos dijeron: ‘ustedes tienen la ambición correcta, por las economías de escala que tiene el proyecto, porque se puede replicar, lo que ahorra muchos costos. Pero la única forma de que podamos invertir en ustedes es que tengan una compañía global. Es decir, tener proyecto en distintos países, para ganar escala, eficiencia y disminuir riesgos”.

Lo primero que hicieron fue partir por las personas. “Recurrir a la gente que conocíamos, dentro y fuera de Chile, para llenar los vacíos que teníamos si queríamos ser una empresa global. Personas que tuvieran la experiencia de hacer financiamiento a gran escala, o que tuvieran la experiencia de trabajar en los países claves, en formar un equipo competitivo a nivel mundial”.

Completada esa etapa, el 2021 crearon HIF Global, que es una compañía norteamericana, cuyas oficinas centrales están en Houston, y tiene filiales en Chile, Australia y Berlín, donde está todo el equipo de innovación.

Por otra parte, comenzaron a buscar proyectos fuera de Chile y hoy los más avanzados son, además del de Magallanes, Uruguay, Texas y Australia. En la carpeta de la empresa hay un total de 12 proyectos con una inversión de US\$35 mil millones en un plazo de 10 años.

Obviamente todo esto requirió también convencer a otros inversionistas. Porsche, que ya había firmado un contrato para comprar todo el e-combustible de la planta de Punta Arenas, decidió entrar a la propiedad de la empresa. Luego lo hicieron EIG Partners, las japonesas Idemitsu y Joglem, Gemstone Investment y Barker Hughes. El socio controlador sigue siendo AME (Andes Mining & Energy Corporate), la empresa que Norton y Gana formaron hace casi 17 años y que opera centrales eléctricas en Chile y Perú.

¿Chile el primero?

Hoy lo que existe es la planta Haru Ori, la que costó nada menos que US\$80 millones. Y que colocó a Chile como líder en el mapa mundial de los e-combustibles. Pero otra cosa es saber si Chile estará entre los primeros en producir a gran escala.

“Es evidente que, en esto, Chile es como el Silicon Valley de los recursos naturales, pero los permisos son lentos. Nosotros estamos trabajando intensamente en todos nuestros proyectos para sacarlos lo antes posible. Porque acá el tiempo es importante y hay que moverse rápido”, cuenta.

El ejecutivo agrega que en Estados Unidos el proyecto camina muy rápido en los permisos y en esquemas de subsidios. En Uruguay también, porque, como no tienen las ventajas naturales de Chile, las quieren compensar con un sistema muy eficiente de inversión. En Australia, lo mismo.

“Estamos trabajando al mil por ciento porque tenemos una ventana que no va a durar mucho. ¿Quién saldrá primero? No lo sé. Hoy somos una empresa global y tenemos muchos proyectos en carpeta. Los queremos sacar todos”.