

La chilena que lidera el negocio de combustibles bajos en carbono en Methanex

Denisse Abudinén desde agosto pasado es la vicepresidenta de Low Carbon Global Market Development en Methanex. Afirma que Chile tiene potencial para el desarrollo de combustibles de bajas emisiones. También destaca que en el sector naviero habrá un gran salto en la adopción de combustibles alternativos.

POR MATILDE OLIVA

En agosto pasado Denisse Abudinén cambió su domicilio laboral de El Cairo a Vancouver, al asumir como nueva vicepresidenta de Low Carbon Global Market Development en Methanex, el principal productor mundial de metanol. Así, pasó de liderar las operaciones petroleras internacionales de ENAP (Sipetrol) y ser la country manager de Egipto, con base en El Cairo, donde estuvo tres años, a asumir un rol clave a nivel global en la transición hacia energías limpias.

Ingeniera civil industrial de la Universidad Católica, inició su carrera en ENAP, donde forjó una trayectoria profesional de más de 14 años, que solo interrumpió para perfeccionarse en King's College de Londres, obteniendo un Máster en International Management, y para desempeñarse en McKinsey, en México, a cargo de consultorías en los sectores de energía, renovables y oil & gas. En su último cargo en ENAP, como Gerente de ENAP Sipetrol y country manager de Egipto, gestionó el negocio internacional de la empresa, incluyendo sus operaciones en Argentina, Ecuador y el propio Egipto.

En su nueva posición, Denisse Abudinén está a cargo, del desarrollo de mercados de low carbon solutions en Asia, Europa y Estados Unidos. En Latinoamérica el enfoque es un poco distinto, centrado más en el ámbito la potencial producción de combustibles de baja emisión de dióxido de carbono

Cuenta que hasta ahora uno de los principales avances en el uso de combustibles alternativos están en la industria naviera, inducidos principalmente por las regulaciones internacionales vigentes y las que están por venir.

¿Cómo se explica este cambio desde el sector petrolero a liderar iniciativas en energías alternativas?

–Parte del mundo de oil & gas está relacionado con la transición energética y las grandes empresas están tomando un rol importante en las energías renovables. No es un tema ajeno para mí, está dentro

del mundo de la energía y todo lo que tiene que ver con el mundo de la energía me atrae mucho. Entonces, llegó esta oportunidad y dije, bueno, es distinta, lo cual tiene lo positivo de incursionar en algo nuevo; es como agrandar el alcance de mi conocimiento y, más que verlo como que me fui del oil & gas a la transición energética, yo sigo en el mundo de la energía, que es lo que me gusta, para ver temas relacionados con combustibles de baja emisión de dióxido de carbono para la transición energética o combustibles de fuentes renovables.

¿Qué normativas son clave para el impulso de los combustibles alternativos?

–Existen ciertas regulaciones internacionales que son las que finalmente empujan que ocurra esta transición energética, ya que los combustibles alternativos aún son más caros debido a que no han alcanzado la escala de desarrollo necesaria para bajar sus costos de producción. Si bien hay segmentos dentro de la industria naviera que consumen combustibles alternativos o renovables, porque han definido metas de disminución de emisiones de dióxido de carbono de forma voluntaria, por compromisos que adoptaron como empresa o con sus clientes, el incentivo relevante para su real adopción debe venir por regulaciones que imponen penalidades. Dentro de eso está "FuelEU", que se aplica para todos los barcos o buques que transporten bienes o pasajeros que transiten en Europa. Esta regulación entra en vigencia en enero próximo y establece un esquema escalonado de reducción de emisiones, partiendo el 1 de enero de 2025, con un 2% de reducción de emisiones de dióxido de carbono, pasando a 6% en 2030 y subiendo hasta alcanzar una reducción de 80% a partir de 2050.

Adicionalmente, está la regulación, que aún está en conversaciones, pero sobre la cual habría noticias el próximo año, que emita la Organización Marítima Internacional (IMO por sus siglas en inglés) de Naciones Unidas, que regula las emisiones de gases de efecto

invernadero para el transporte marítimo y que generaría un gran impacto, ya que aplica de forma internacional.

¿Cuál es el efecto concreto de estas regulaciones?

–El efecto concreto se ve en las inversiones de las navieras que, para cumplir con las regulaciones, ya han anticipado la construcción de nuevos barcos que les permitan utilizar combustibles de bajas emisiones o renovables. Se espera que hacia el 2030 haya más de 350 nuevos barcos que puedan utilizar el low carbon metanol o metanol verde como combustible, adicionalmente al combustible tradicional utilizado en la industria naviera. El metanol además es un combustible seguro en su utilización, a diferencia del amoníaco, por ejemplo, lo que favorece que tenga una adopción más rápida.

¿En qué otras

áreas además de la naviera hay perspectivas de crecimiento para los combustibles alternativos?

–A nivel global, los ámbitos regulados son el marítimo, transporte terrestre, y transporte aéreo. Se está avanzando con regulaciones ya instaladas, como en Inglaterra, que exigen una mezcla donde se utiliza etanol o puede ser metanol, el que debe alcanzar un 3% del total de la mezcla de las gasolinas. Asimismo, en la aviación se está iniciando la implementación de las regulaciones con uso de combustibles de fuentes renovables. En el sector marítimo lo que se ve es que, máximo de aquí al 2028,

va a haber un salto en la adopción de combustibles alternativos, y que en 2030 va a ser mucho más grande, porque se empezarán a aplicar las regulaciones de manera más intensa. Y cuando salga la

regulación de la IMO, porque la FuelEU aplica sólo a Europa, el salto será muchísimo mayor ya que la regulación es global.

–Y en cuanto a la producción de combustibles de bajas emisiones ¿dónde va a estar el foco en los próximos años?

–Los tres grandes focos de desarrollo son Europa, Norteamérica y China. China está tomando un liderazgo en esto debido a su capacidad de producción a bajo costo y aun así obteniendo las certificaciones internacionales para su producción. Me toca ver ese mercado, cómo funciona, qué están implementando, las nuevas tecnologías que están utilizando. En las noticias se ha podido ver que varias navieras están obteniendo acuerdos con productoras en China. También hay interesantes desarrollos en Estados Unidos y Europa.

–Viendo todo lo que está ocurriendo a nivel global ¿qué mirada tiene de lo que está pasando en Chile?

–Chile tiene bastante potencial en términos del desarrollo de combustibles de bajas emisiones, que es un poco lo que uno ve en Magallanes, donde es posible tener un hub para el desarrollo de hidrógeno verde, dada la alta eficiencia que tiene la energía eólica en la región, lo cual reduce los costos. Hay otras áreas en que se puede seguir avanzando, el punto es que estos combustibles o estas nuevas tecnologías sean económicamente viables para ser utilizadas, porque si todavía el hidrógeno verde tiene un precio muy alto, no es competitivo, no se va a utilizar, a no ser que exista una regulación que obligue a hacerlo, que es un poco lo que pasa en el sector naviero.

La oportunidad de desarrollo, no solo viene del hidrógeno verde, sino también de otras fuentes para generar combustible que pueden permitir generar gas natural renovable. Creo que existen distintas alternativas que Chile podría adoptar. Y se podría tratar de acelerar algunos de estos desarrollos en función de que generen opciones económicamente viables y de estar mirando y recogiendo experiencias en el exterior. 📍

