Edición papel digital

CEO de Enap frente al alza mundial de los combustibles: "Va a tomar tiempo en normalizarse"

Julio Friedmann, gerente general de la petrolera estatal, cree que, una vez que acaben conflictos como el de EEUU-Irán, podría tardar un año más el mercado de derivados del crudo, como el diésel, en volver a niveles más normales de precio. En todo caso, asegura que Chile ha sido de los países menos afectados por la crisis. Admite que la empresa tendrá buenos resultados este año, pero que no es su rol resignar ganancias en favor de los consumidores, sino que para eso el Estado tiene mecanismos como el Mepco.

IGNACIO BADAL

–El viernes pasado, el precio internacional del petróleo crudo Brent cerró en un máximo de casi seis meses de más de 116 dólares el barril, superando los niveles en los que se produjo la histórica alza de las gasolinas en Chile de fines de marzo.

En el país, en paralelo, la petrolera estatal Enap decidió su quinta subida semanal consecutiva en los precios de los combustibles, donde llamó la atención que por primera vez los valores en la calle del diésel superaron a los de la bencina de 93 octanos.

Y probablemente la próxima semana, la misma Enap dé a conocer sus resultados al tercer trimestre, los que de seguro seguirán la positiva tendencia que han venido mostrando en el último año. En la primera mitad del 2026, logró utilidades por US$579 millones, un 82% más que a igual fecha del año pasado, por lo que es muy posible que en el presente ejercicio supere los US$1.000 millones de ganancias.

Aunque aún no puede detallar el balance financiero, el gerente general de Enap, Julio Friedmann, manifiesta su satisfacción por datos operacionales: agosto marcó un récord en producción y septiembre volvió a ser el mejor mes en su historia. Sumado a ello, el porcentaje de productos valiosos, que son aquellos que generan la mayor utilidad, fue de 88%, también el mejor número de sus 80 años.

Ahora, la disparidad entre estas dos realidades: un consumidor afectado y una empresa estatal boyante, abre dudas respecto a si esta podría eventualmente colaborar con el alivio al bolsillo del automovilista, por ejemplo, resignando utilidades. Más aún, teniendo en cuenta que en la propia estatal creen que el mundo tendrá para rato con este ciclo alcista de precios.

¿Por qué hoy Enap está ganando tanto dinero?

-Hay varias razones. Primero, hemos bajado nuestra deuda de US$4.500 millones hace cuatro años a US$2.400 millones hoy y, por lo tanto, los gastos de intereses han bajado bastante, más de US$100 millones en el año. Dos, nuestro desempeño operacional



es mucho mejor: en 2022, nuestra producción fue de 9 millones de metros cúbicos de productos y el año pasado fueron 12,1 millones. Entonces, para el mismo costo fijo, porque nuestros fierros y la gente es la misma, estoy produciendo un 30% más. Además, estamos produciendo más productos valiosos, que tienen mejor precio.

Cuando existe una tendencia alcista en el mercado de los combustibles, ¿ganan mucha más plata?

-No necesariamente, porque nos regimos por el precio de paridad de importación, que son los precios del diésel o de la gasolina en la costa del Golfo (de México). El crudo, por ejemplo, puede subir bastante, pero si el precio de la gasolina o del diésel baja mucho, tenemos que vivir con precios más bajos, en circunstancias de que nuestra principal materia prima está mucho más cara.

Pero hoy sí están ganando mucho más...

-Hay momentos en que los precios internacionales nos ayudan y hay viento de cola, hoy en día sucede eso. El hecho de que hoy los precios internacionales del diésel y las gasolinas estén tan altos, nos ayuda. Además, durante este tiempo, hemos puesto harta gasolina de nuestras refinerías, que son bien complejas y tienen un buen desempeño, por lo que sí es un viento de cola para nosotros.

Dado que Enap está ganando mucho más dinero, como empresa estatal, ¿qué puede hacer para ayudar al ciudadano medio chileno que está siendo afectado por estas alzas?

-Mire, yo sé que la tentación siempre es mirar a las empresas estatales para ver cómo ayudan. Nosotros responsablemente, como administración, creemos que el mejor aporte que podemos hacer para este país es la seguridad energética: ser una empresa eficiente y responsable, y tener disponibles los combustibles cuando se necesitan, porque el costo más caro del combustible es cuando no está.

¿Pero no podría resignar algo de esas utilidades para que los precios de las bencinas bajaran favoreciendo a los consumidores?

-Nuestra preocupación es tener un buen desempeño y el accionista (el Estado), como lo hizo este año, cuando decidió sacar el 70% de nuestras utilidades vía dividendo -cerca de US$600 millones-, verá el mejor uso que hace de esos recursos, porque así como en este tema tiene como prioridad el Mepco (Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles), puede tener otras también. Entonces, como compañía, no nos corresponde ni está en nuestro ámbito tomar esa decisión.

Dado que Chile debe importar todo su crudo, ¿ha sido de los países más afectados con el alza global?

-Dentro de lo malo que ha sido el impacto en nuestra economía, es un país que no ha sufrido lo que otros sí han sufrido. Hay países en Europa, Francia sin ir más lejos, donde las estaciones de servicio no tienen gasolina y tienes que hacer cola para llenar. Hay países del Sudeste Asiático que también tenían que hacer colas, porque las importaciones de diésel se habían trancado. China paró todas sus exportaciones y algunos países dependían de ella.

Chile está lejos de tener los precios a público más caros de América Latina y no le ha faltado el combustible. Asimismo, nuestro mercado más profundo es Estados Unidos, en la costa del Golfo, que es el que hoy está surtiendo al mundo, y el hecho de que estemos relativamente cerca de EE.UU. es algo que también ha ayudado a este país dentro de lo mala que ha sido la situación. Pero creo que, dentro de todo, somos de los países, en el contexto internacional, que estamos siendo menos afectados.

¿Hay experiencias en otros países en que se haya utilizado a empresas estatales para intervenir al mercado?

-Mi experiencia es que aquellos países que han usado sus empresas estatales para intervenir temporalmente los precios, finalmente han producido problemas mayores. Usar las empresas estatales para introducir subsidios y asimetrías son soluciones cortoplacistas, que no entregan las señales de precio adecuada, porque la gente cree que el precio es otro y para la empresa se produce un problema de que está enfrentando costos y precios que tampoco reflejan su actividad real. Entonces, se produce una distorsión que después es muy difícil corregir. La es-

SIGUE

SIGUE



casez que hubo en las estaciones de servicio en algunos países del Sudeste Asiático era porque se impusieron precios máximos de venta a público y los privados decidieron no importar, y no querían correr el riesgo de importar algo que después iban a tener que vender más barato de lo que les había costado.

ALTOS PRECIOS PARA RATO

Desde julio que los precios del crudo han fluctuado en torno a los US$100. ¿Qué opina el mercado de lo que podemos esperar para lo que resta del año y el próximo? ¿Nos tenemos que acostumbrar a precios altos?

-No, porque hoy la producción de crudo en el mundo cubre de manera más que suficiente la demanda. Lo que ha sucedido es que prácticamente el 20% de la producción mundial ha estado en peligro y con problemas para salir del Golfo Pérsico. Y además, no nos olvidemos que también hay una Opep (Organización de Países Exportadores de Petróleo), que restringía sus producciones de crudo para elevar el precio. Lo que pasa es que dado que el precio ha estado naturalmente alto, no lo ha hecho. Pero yo doy por descontado de que la normalización no va a ser de un día para otro, va a tomar tiempo en normalizarse.

¿Pero seguirá el crudo arriba de los 100 dólares?

-Es que US$100 es un precio muy alto y este año tuvimos precios de menos de US$100. Yo quisiera diferenciar, porque el crudo se comporta de una manera y los productos, como el diésel, no necesariamente se van a mover al mismo tiempo y en la misma dirección. El crudo debiera bajar rápidamente una vez resuelto el tema de Irán.

¿Pero cuánto podría tardar que se normalice el mercado en general, del crudo y sus derivados?

-Mira, nuevamente es una bola de cristal, pero a mí no me extrañaría que nos demoráramos un año una vez que se terminen los conflictos en que se normalice. Porque tienes que normalizar las refinerías que sufrieron daños, los oleoductos, los barcos de fletes tienen que volver a posicionarse en los lugares donde operan, porque hoy día hay un desorden completo en materia de petroleros. Las refinerías de Estados Unidos, que han estado a tope, porque ha sido el proveedor mundial de productos, han postergado sus mantenimientos programados y, en algún momento, ya no los van a poder postergar más; van a tener que hacerlos en 2027, probablemente en el primer semestre. Eso va a producir nuevamente una restricción de oferta. Otra cosa: Estados Unidos y Europa, que han liberado sus reservas estratégicas, las van a tener que reponer, lo mismo que China, por lo que, cuando se normalice, van a volver a comprar y a sacar del mercado para guardarlo. Entonces, es un tema que va a demorar mucho.

Esta semana ocurrió algo impensado en otros años en Chile, que el diésel fuese más caro que la gasolina de 93 octanos. ¿Qué pasa con el diésel? ¿Hay déficit de oferta en el mundo?

-Chile produce el 40% del diésel que consume, el otro 60% lo importan Enap y las compañías privadas. Y sí, hay un problema mundial con el diésel, que hace que esté tan alto su precio. Hay muchos factores: el cierre del estrecho de Ormuz, los ataques de los hutíes contra Arabia Saudita, las sanciones contra Rusia, la decisión de China de no exportar. Además, hoy estamos en niveles récord en costos de fletes. Entonces, no hay un problema de escasez mundial estructural, el mercado estaba en equilibrio antes de las guerras, pero todas las disrrupciones han provocado que haya escasez de diésel. Entonces, a la pregunta inicial de ¿qué piensa el mercado? Primero, todos coinciden en que no es una solución rápida. Y segundo, en lo estructural, el mundo produce suficiente crudo y suficiente producto para la demanda que hay. No estamos en un problema de escasez real de oferta.

NEGOCIOS QUE AYUDAN

La semana pasada Enap dio a conocer su último gran negocio: después de un año de un proceso de licitación, su filial internacional Sipetrol adquirió la operación de la argentina Pluspetrol en Ecuador en US$207 millones, lo que le permitirá elevar su producción en ese país en 26% hasta 34 mil barriles al día de crudo pesado.

La adquisición se enmarca en el plan estratégico 2040, donde la estatal se propuso aumentar sus reservas de 50 millones a 90 millones de barriles, que encajen estratégicamente con sus refinerías. "Hay ciertos crudos que tienen un mucho mejor afiatamiento con nuestras refinerías. El crudo ecuatoriano es uno de ellos", comenta Friedmann.

La empresa procesa 200 mil barriles diarios de crudo, 20% de eso proviene desde Ecuador de producción propia y ajena, un 40% de crudo liviano que compra en Argentina, y un 40% restante que hoy viene de Brasil.

"Fundamentos de esta inversión en Ecuador hay varios: como inversión propia tiene sustentabilidad, también es un crudo que vamos a consumir en nuestras refinerías y que te da previsibilidad de acceso, porque es nuestro y lo tienes en el tiempo que lo necesitas, y como lo vamos a estar produciendo, sabemos exactamente cuánto nos cuesta", explica.

En esa línea, ¿Enap está buscando otras oportunidades como esta?

-Vamos a seguir buscando, tanto en Ecuador como en Egipto (donde también produce), pero reconocemos que en América Latina hay varios países que, teniendo recursos petroleros, han estado algo cerrados por otras condiciones. Venezuela es uno, Colombia es otro, Bolivia puede ser otro y Brasil puede ser otro.

Y en otras áreas, ¿hay novedades de negocios? ¿Hay algo con hidrógeno verde en Magallanes, no?

-En hidrógeno verde pusimos a disposición terrenos, logística, etc., firmamos varios preacuerdos, pero ninguno de esos proyectos terminó yendo adelante porque todavía no encontraron un mercado y por lo tanto se congelaron o derechamente se abandonaron. Entonces, pedimos algunas concesiones marítimas. Nos acaban de conceder una la semana pasada para alargar nuestro terminal de Laredo, e hicimos un pequeño proyecto de hidrógeno verde a escala de entrenamiento de nuestros trabajadores, de un mega en Cabo Negro, y ese hidrógeno verde lo vamos a usar en nuestros propios procesos.

Pero además acabamos de firmar unos MoU (memorando de entendimiento) para estudios conjuntos con empresas que han expresado interés en instalar datacenters en Magallanes y sería como proveedor de energía. Las empresas que están pensando en hacer esas inversiones allá son data centers de una dimensión enorme, uno o dos GW, aunque tienen que ver la factibilidad todavía.