

Por cuatro se ha multiplicado la presencia de vehículos eléctricos en el país, desde 2017, y a agosto de este año, se han contabilizado 1.033 unidades, explica el subsecretario de Energía, Francisco López.

Una cifra que puede parecer pequeña pero que evidencia el crecimiento de este sector y el esfuerzo por sacar adelante una de las prioridades en materia de energía, transporte y medio ambiente: potenciar el uso de la electricidad en el transporte mediante una Estrategia Nacional de Electromovilidad lanzada hace un par de años con el objetivo de que a 2050, el 40% de los vehículos particulares y el 100% del transporte público sean eléctricos. A corto plazo, con el desarrollo de la Ruta Energética 2018-2022, se espera que a ese año existan, al menos, 10 veces más autos de este tipo en las calles.

La Estrategia contempla cinco ejes clave, que abordan aspectos regulatorios, de transporte, investigación y desarrollo, fomento y transferencia de conocimiento, y 20 líneas de acción que buscan sentar las bases para un desarrollo completo en esta materia, con una normativa adecuada que impulse la oferta y la demanda.

“A la fecha, llevamos más del 60% de cumplimiento en las acciones comprometidas. Como hablamos de tecnologías que avanzan muy rápido, esperamos alcanzar las metas establecidas tanto en la Estrategia Nacional de Electromovilidad como en la Ruta Energética 2018-2022, con la participación de todos los actores involucrados”, comenta López.

La iniciativa ha tenido diversos hitos, destaca el subsecretario, como el avance en el Congreso del Proyecto de Ley de Eficiencia Energética, que permitirá establecer los estándares para el parque de vehículos motorizados nuevos livianos, medianos y pesados y que facultará al Ministerio de Energía para normar la interoperabilidad del sistema de recarga de vehículos eléctricos.

“En transporte público, estamos trabajando junto con la Comisión Nacional de Energía (CNE) y la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), para apoyar al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) en los aspectos eléctricos de este cambio tecnológico revolucionario. Es así como hemos levantado las alertas necesarias para que la interconexión entre el sistema de transporte público y la red eléctrica, no afecte su funcionamiento”, acota, añadiendo que a fines de 2018 se firmó un compromiso Público Privado por la Electromovilidad, en donde se acordó, por ejemplo, contar con al menos 150 cargadores en la red pública de carga a fines de este año. Tres veces más de lo registrado el pasado ejercicio.

ELECTROMOVILIDAD: CHILE EN TIERRA DERECHA



La Estrategia Nacional de Electromovilidad, que promueve e incentiva el uso de la electricidad en el transporte, presenta un 60% de avance.

Santiago Marín, director de las Escuelas Ingeniería, Construcción y Recursos Naturales de Duoc UC, considera un hito clave la incorporación de más de 400 buses eléctricos al sistema de transporte local.

“Es un aporte concreto en la disminución de emisiones y, además, impacta al ciudadano, que cada vez está más consciente que moverse con medios eléctricos es una enorme herramienta para no contaminar. Pero necesitamos formar a técnicos y profesionales capaces de absorber

las necesidades que impone la electromovilidad”, detalla. Un aspecto que está abordando el sector, pues hay “varias instituciones, como universidades y CFT, que están abriendo cursos y áreas de estudio en el tema, además de programas de educación y formación en conjunto con privados”, detalla el director de la Asociación de Vehículos Eléctricos de Chile (AVEC), Daniel Celis.

Avances a largo plazo

El 98% del transporte en general

consume petróleo, siendo responsable por cerca del 20% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero del país. De ahí que la electromovilidad puede apoyar la necesidad de bajar el impacto y contaminación. “Esta tecnología tiene una gran cantidad de beneficios que aumentan si nuestra matriz de generación es cada día más limpia y está constituida por fuentes renovables de energía”, explica el subsecretario del ramo.

Además, operar vehículos eléctricos es rentable, dice Celis. “Si considera-

mos que, en promedio, un taxi recorre 90 mil kilómetros al año, con este nivel de rendimiento el ahorro es de \$ 5 millones anuales por la diferencia de cargar un auto con electricidad en vez de combustible, sumando además los menores costos de mantenimiento de un vehículo eléctrico”, explica, añadiendo que un bus eléctrico consume cuatro veces menos energía. “Un sistema de Transantiago 100% eléctrico permitiría ahorrar US\$ 140 millones al año”, indica.

Por eso, la estrategia público privada es clave “si analizamos que para que una tecnología y modelos de negocios afines se consoliden y maduren dentro de un mercado, debe haber un apoyo y marco regulatorio que lo sustente. La estrategia es fundamental para dar señales de estabilidad y seguridad que buscan los privados para ejecutar sus inversiones”, indica Manuel Mata, CEO de Antü Energía.

Coincide Celis, especificando que Chile fue uno de los primeros países que pudo abordar la electromovilidad con fuerza. No obstante, advierte que “los avances concretos se verán en un plazo mayor, ya que implican desafíos que no son de resolución inmediata, como la elaboración de nuevas normativas sobre todo en infraestructura de carga privada, en edificios y espacios públicos y semi públicos”. ■

INCENTIVAR LA COMPRA

Incentivar la oferta y compra de vehículos eléctricos es fundamental para que el parque automotor de este tipo crezca, pero para ello es necesario que sean económicamente competitivos y que se desarrolle, lo antes posible, una infraestructura adecuada.

“La electromovilidad está siendo económicamente competitiva cuando la tasa de ocupación de los vehículos es alta. Es por ello que en estos momentos las empresas están adoptando esta tecnología, además de efectivamente apuntar a ser ambientalmente responsables. La tecnología de electromovilidad está siendo un buen negocio”, dice Manuel Mata, CEO de Antü Energía, advirtiendo que a nivel particular, la situación es distinta.

“La inversión y el uso del vehículo aún no logra justificar su compra, si se compara con un auto convencional.

Y la prueba está en que si bien muchos empresarios y gerentes impulsan y utilizan la electromovilidad en sus negocios, todos los días se van a sus casas en autos a combustión”, afirma.

Para revertir la situación, Santiago Marín, de Duoc UC, sugiere impulsar la infraestructura para cargar los vehículos de forma particular. “En Duoc UC hicimos un estudio para ver la factibilidad de realizar la instalación de un punto de carga en una casa, comprobando si se requiere un aumento de potencia, lo que contempla un costo mayor a la hora de considerar cambiar el auto a combustión. Se concluyó que existen casos en los que no estamos preparados para poder incorporar la carga de un auto eléctrico de manera rápida, ya que sería necesario la realización de aumentos de potencia para tener la capacidad instalada necesaria”, indica. ■