

SANTIAGO DE CHILE
VIERNES 11 DE MARZO DE 2022

La implementación de una Estrategia Nacional permitió aunar los criterios públicos y privados para impulsar el desarrollo de un transporte en base a energías limpias, de cara a la meta de carbono neutralidad del país. ¿Qué viene ahora?

POR FRANCISCA ORELLANA

Apaso firme está avanzando el país para implementar la electromovilidad, y así poder cumplir la meta de que en 2035, el 100% de la venta de vehículos sea eléctrico o cero emisiones, y apoyar el compromiso de lograr la carbono neutralidad a 2050, donde hoy el sector transporte representa el 24% de las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI).

"La electromovilidad ha avanzado significativamente estos últimos años, sentando las bases para que esta tecnología se desarrolle de forma segura, armónica y sostenible", comenta el subsecretario saliente de Energía, Francisco López. Como ejemplo, destaca que se ha cumplido la meta de aumentar en 10 veces el parque de vehículos eléctricos con 2.805 autos, buses y camiones a enero de 2022.

Los especialistas coinciden en que la creación de una Estrategia Nacional de Electromovilidad, impulsada en 2021, sentó las bases para el desarrollo futuro. En ella, se plantearon cuatro ejes: medios de transporte y financiamiento; infraestructura de carga y regulación; investigación y capital humano; y difusión, información y articulación.

"Acordar una estrategia es un primer e importante paso,

ACUERDO PÚBLICO-PRIVADO DE ELECTROMOVILIDAD 2022

CHILE, A PASO FIRME HACIA EL TRANSPORTE ELÉCTRICO



especialmente por el esfuerzo de cooperación público-privado", afirma Reinalina Chavarri, directora del Observatorio de Sostenibilidad de la FEN de la U. de Chile. Explica que posee metas ambiciosas para reducir emisiones y destaca como su principal avance el contar hoy con una Ley de Eficiencia Energética, para promover un uso racional del recurso.

Ana Lía Rojas, directora ejecutiva de ACERA, agrega que la Estrategia "es una excelente política pública, que va en línea con la estrategia energética de largo plazo. Sus ejes de trabajo están muy bien encaminados, y esperamos que se le dé continuidad para los próximos años".

Lo valorable, dice Rodrigo Cabrera, gerente senior de Cambio Climático y Sostenibilidad de EY, es que se viene trabajando desde 2017, período en que se avanzó con cambios regulatorios, "como el reconocer a los vehículos eléctricos como almacenamiento de una red distribuida". Además, se despachó al Senado el proyecto que abre la posibilidad de reconocer como inyección de energía a

un vehículo eléctrico conectado a la red de distribución, modificando la actual Ley General de Servicio Eléctrico.

Ha sido un buen desafío, afirma Cabrera, ya que desarrollar la electromovilidad, "supuso resolver el dilema de qué es primero, si la infraestructura de carga para impulsar la compra de vehículos eléctricos, o ir a la par de la incorporación de estos vehículos. Chile decidió por esto último y, con ello, la infraestructura ha ido creciendo lentamente, fundamentalmente por inversión privada".

Hoy existen 330 puntos de carga a nivel nacional, "con al menos un cargador público en cada región. En capital humano, ya están disponibles los perfiles ocupacionales de electromovilidad en el catálogo de ChileValora", dice López. Y se está avanzando en el desarrollo de un estándar de eficiencia energética vehicular para vehículos motorizados livianos o en el reglamento para la interoperabilidad de los sistemas de carga de vehículos eléctricos, entre otros.

Aumentar la infraestructura
Pese a los avances, los obs-

táculos serán más evidentes en la medida que la industria siga creciendo, indica Sebastián Luque, CEO de Enerlink. Desarrollar infraestructura de carga implementando empalmes eléctricos o aumentar la capacidad de los existentes, "implica procesos muy lentos, engorrosos y burocráticos. Muchos proyectos de carga eléctrica se ven obligados a comprar energía desde la red a tarifa regulada, por no contar con más de 500 kW como exige la normativa eléctrica". Si se pudiera comprar como cliente libre, dice, se podría acceder a tarifas más bajas y de origen 100% renovable, aumentando la competitividad.

Cabrera agrega que desarrollar infraestructura es relevante, ya que se ha enfocado en grandes terminales de carga, de alta potencia, para flota de transporte público y privado: "La masificación del modelo de negocios para edificios o condominios y aumentar la recarga a lo largo de las carreteras son temas pendientes".

Como los avances se han concentrado en Santiago, promover el desarrollo en regiones debiera ser una prioridad. "Si se abarca todo el país se dinamizarán sectores productivos, servicios, I+D, empleos. Es un desafío que debe expresarse en un proyecto político con mayúscula", dice Chavarri.

54

ACCIONES EN CINCO
AÑOS PLANTEA
DESARROLLAR
LA ESTRATEGIA
NACIONAL DE
ELECTROMOVILIDAD.