

PROYECCIONES DE LA ELECTROMOVILIDAD EN CHILE

LT
LATERCERA

EDICIONES
ESPECIALES

pág. 2

+Carga Rápida
Para que más eléctricos circulen es fundamental más infraestructura.

pág. 4

Trabajo conjunto
La importancia de la colaboración público - privada para el desarrollo.

pág. 6

Hacia el 2035
Metas y desafíos que se vienen para el desarrollo de la electromovilidad.

Más planificación e inversión a futuro

Importante desarrollo de la electromovilidad en el país



La electromovilidad ha venido creciendo sistemáticamente en nuestro país, en la cantidad de vehículos eléctricos circulando y en el desarrollo de infraestructura, entre otros elementos fundamentales.

Por: Cristina Victoriano, jefa Línea Transporte de la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE)



El año 2018 había poco más de 200 vehículos eléctricos circulando en nuestras calles, este número se ha multiplicado por 10 en menos de cuatro años. Por su parte, la infraestructura de carga pública se ha multiplicado alrededor de 6,5 veces.

En cuanto al crecimiento del ecosistema de la electromovilidad, hemos visto que, a fines del 2017, en el primer acuerdo público-privado de la electromovilidad, solo un poco más de 20 instituciones firmaron el acuerdo, las cuales se comprometieron a hacer avances concretos en torno de la electromovilidad. Por su parte el acuerdo de este año 2022 convocó a más de 150 instituciones que formularon sus compromisos para avanzar en la electromovilidad en nuestro país.

Uno de los avances más notables desde el primer acuerdo público-privado y desde el lanzamiento de la primera estrategia de electromovilidad es la formación de capital humano que se ha logrado en el país, el 2017 no existía formalmente capacitado en electromovilidad, y actualmente hay más de 7.000 personas entre técnicos y profesionales que han recibido formación y que están disponi-

bles para aportar con sus capacidades al desarrollo de este ecosistema creciente.

Avances normativos

El año 2021 fue muy fructífero en cuanto a la regulación para la electromovilidad. El avance más relevante fue la promulgación de la ley de Eficiencia Energética que manda la fijación de estándares de eficiencia energética para el parque de vehículos nuevos, premiando la incorporación de vehículos eléctricos. Esto sin duda será un impulso decisivo a la electromovilidad, una vez que los estándares entren en vigor.

Esta ley también faculta al Ministerio de Energía para regular la interoperabilidad (IO), cuyo reglamento, que estuvo en consulta pública durante 2021, no solamente se hace cargo de IO de conectores, sino que también de la IO en sistemas de pago e información. La propuesta de reglamento incluye poder recopilar información fundamental para diseñar buenas políticas públicas a futuro.

En el ámbito vehicular, se modificó el decreto 145 del MTT, que permitirá el ingreso de vehículos con conector GBT, lo cual

facilitará la comercialización de vehículos con menores precios, pero al mismo tiempo impactará a la IO, este impacto podría verse reducido si el reglamento exigiera como obligatorio, y no opcional, que el fabricante del vehículo incluya un adaptador para el cable de carga compatible con los conectores definidos en el pliego 15 para carga de acceso público.

También en el ámbito vehicular, estuvo en consulta pública el reglamento que permitirá la transformación de vehículos convencionales en eléctricos, lo que va en línea con la búsqueda de avanzar con la electromovilidad en segmentos más económicos.

Para el año 2022, desde la AgenciaSE se espera que la electromovilidad avance de forma acelerada, por una parte, a través de la irrupción masiva de vehículos eléctricos en las calles de nuestras principales ciudades, especialmente en flotas de vehículos de alto recorrido, que son aquellas que se benefician más rápidamente de los ahorros económicos que puede traer esta tecnología.

Hemos visto que el avance vehicular puede ser muy acelerado, sin embargo, el despliegue de infraestructura requiere planificación, inversiones y trámites que pueden tomar largos tiempos de implementación. Esto nos plantea un gran desafío en torno al despliegue de infraestructura de carga en las ciudades, que pueda estar disponible para las flotas que lo requieran.



“Uno de los avances más notables desde el primer acuerdo público-privado y desde el lanzamiento de la primera estrategia de electromovilidad es la formación de capital humano que se ha logrado en el país, el 2017 no existía formalmente capacitado en electromovilidad, y actualmente hay más de 7.000 personas entre técnicos y profesionales”.