

# CÓMO AVANZAN LOS ESFUERZOS PARA QUE LA ELECTRICIDAD SEA EL MOTOR DEL TRANSPORTE EN CHILE

A través de distintas iniciativas y una articulación clave entre los sectores público y privado, el país se encamina a cumplir la meta de que a 2035, el 100% de los vehículos que se vendan sean eléctricos. Un objetivo que parece lejano, pero que los expertos ven posible si estos avances continúan en la dirección correcta. POR FRANCISCA ORELLANA

¿Podrá Chile cumplir su meta de que en 2035 solo se vendan vehículos eléctricos en el país? Los especialistas comentan que, si bien el objetivo de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, lanzada en 2021, es muy ambicioso, hoy se está avanzando en la dirección correcta para poder materializarlo.

El nuevo ministro de Energía, Diego Pardow, comenta que el avance actual de la electromovilidad ha permitido sentar las bases para que esta tecnología se desarrolle de forma segura, armónica y sostenible: "Hoy contamos con más de 3.800 vehículos eléctricos circulando, entre ellos autos, buses y camiones. Respecto a infraes-

tructura de carga, se cuenta con más de 400 puntos de acceso público, con al menos un cargador de acceso público en cada región de nuestro país y con una cobertura en 95 comunas".

Pardow comenta que este año tienen metas importantes: "Estamos impulsando la incorporación de vehículos eléctricos en

tamos articulando con diferentes actores en el marco del acuerdo público-privado por la electromovilidad, proyectos que están en la línea de las acciones y metas propuestas", añade.

El ministro de Transporte, Juan Carlos Muñoz, agrega que se avanza, además, en el primer reglamento de retrofit o transformación de vehículos de combustión a propulsión eléctrica, y también en el cambio de flota hacia trenes impulsados eléctricamente: "Hoy, entre los proyectos ya confirmados y los que están en estudio, podríamos sumar más de 100 trenes eléctricos entre 2022 y 2030". Un desafío país relevante, afirma, que implica inversión, generación de capacidades técnicas y operativas en las ciudades y coordinación de diferentes actores, para lo cual "ya estamos trabajando".

Si bien la meta de la Estrategia es ambiciosa, va en línea de lo que han hecho otros países también acorde a las "directrices de los mismos fabricantes de vehículos, algunos de los cuales buscan ofrecer toda su gama completamente eléctrica en plazos más acotados que los propuestos para nuestro país", destaca Christian Scholz, senior manager OT Power & Utilities de Deloitte Chile, quien recalca que, para que sea exitosa, hay que impulsar políticas públicas, como la Ley de Movilidad o de Almacena-

miento y Electromovilidad, que den un marco legislativo propicio.

## Más buses eléctricos

El segmento de transporte público es el que más ha avanzado hacia la electromovilidad, dice Pablo Monsalve, consultor senior de Energía de EY, gracias a la llegada de buses eléctricos para los nuevos recorridos licitados y algunos recambios "para alcanzar mil nuevas unidades este año y principios de 2023, y la habilitación del electrocorredor Santa Rosa, que con 70 buses llevará la electromovilidad a los vecinos de la Pintana, Puente Alto y San Joaquín".

Lo que más destaca de este año, es la llegada de buses eléctricos en regiones, ya que considera que este tipo de movilidad "genera una serie de virtudes en torno a su implementación".

El director de Innovación y Transferencia Tecnológica de la Universidad Santa María, doctor Patricio Valdivia, agrega que el transporte público en general, se ve bien posicionado y con bastante impulso de iniciativas privadas, pues la minería cuenta con prototipos y planes a 2025, "por lo que en 2030 se va a abrir el boom de proyectos eléctricos para transporte y desarrollo productivo".

## Desafíos

Pese a los avances, aún hay

desafíos más complejos que abordar, como la masificación de vehículos livianos y medianos particulares. Ignacio Rivas, coordinador de Electromovilidad de la AgenciaSE, detalla que circulan cerca de 3 mil autos eléctricos, que representan menos del 1% de la venta total vehicular, una cifra que va al alza, "pese a la pandemia, inflación o quiebres en las cadenas de suministro".

El problema es que, por sus precios, aún no son competitivos frente a las alternativas tradicionales, dice Scholz. En ese sentido, para Cristián López, CEO Unitti, ofrecer beneficios tributarios puede tener impacto, "ya que los vehículos eléctricos pueden tener hasta el doble de costo".

También está pendiente masificar la infraestructura de carga, sobre todo en regiones, algo que Rivas considera clave para que personas y organizaciones decidan dar pasos hacia la electromovilidad. Esta red, complementa Scholz, debe ser robusta y distribuida para promover así los viajes largos en los usuarios.

Pero además, dentro de las prioridades debe estar el fortalecimiento de la industria local, acota Harvey Rosas, CTO de Previsis, para proveer buses fabricados en Chile y fortalecer el capital humano especializado.

3.800  
VEHÍCULOS DE CARGA  
ELÉCTRICOS CIRCULAN  
HOY EN CHILE.

400  
PUNTOS DE CARGA  
PÚBLICOS ESTÁN  
DISPONIBLES EN EL  
PAÍS.



flotas de alto recorrido, llevando el exitoso programa Mi Taxi Eléctrico a otras regiones del país, entre ellas Antofagasta, Atacama, O'Higgins y Biobío". También se trabaja con el Ministerio de Transportes para sumar más buses en regiones. "Apoyamos iniciativas como la Experiencia Electrologística para el transporte urbano logístico, y es-