

LOS RETOS QUE AÚN TIENE CHILE EN EL CAMINO A LA ELECTROMOVILIDAD

diariofinanciero#larraechea@nexsa.cl

diariofinanciero#larraechea

Cada vez son más los avances que se observan respecto a la adopción de la movilidad eléctrica. No obstante, para los expertos, el desconocimiento de la población y los precios de los vehículos siguen siendo las principales brechas para su posicionamiento.

PO. PAULINA SANTIBÁÑEZ T.

Chile está teniendo un avance importante en lo que respecta a movilidad eléctrica y su adopción. Según el último informe publicado por la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) de "Ventas de Vehículos Cero y Bajas Emisiones", en 2022 se presentó el mayor récord de inscripciones de automóviles con tecnología de cero y bajas emisiones, con un total de 6.904 vehículos inscritos, un alza de 106% en comparación a 2021, que registró un total de 3.348 unidades vendidas.

Este buen panorama permitiría ver favorablemente el futuro de la adopción de autos eléctricos, lo que para Andrea Castro, gerente de Copec Voltex, un área donde los avances en el desarrollo de la cobertura de puntos de carga, que hoy están "no solamente en la Región Metropolitana sino que en prácticamente todas las

regiones del país".

Castro detalla que a la fecha, Chile cuenta "con casi 600 puntos de carga públicos, lo que significa que hay aproximadamente un punto de carga público para cada cinco vehículos eléctricos".

A juicio de la subgerente de Sostenibilidad e Innovación de Enx, Sofía Contrucci, este cambio hacia la electromovilidad ha traído beneficios como la reducción de contaminación en el aire y su calidad. La ejecutiva destaca la proyección entregada por la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que señala que el ingreso de autos eléctricos evitaría "la emisión de 11 millones de Ton/CO₂ eq anuales y reducirá el gasto energético del país en más de US\$3.300 millones

Si bien las ventas de autos eléctricos han aumentado, estos "siguen siendo una parte muy menor de las ventas totales", dice el Dr. Frank Dinter, de Fraunhofer Chile.

anuales".

No obstante, el Dr. Frank Dinter, director ejecutivo de Fraunhofer Chile y del Centro de Tecnologías para Energía Solar, señala que "en el parque automotor de vehículos de pasajeros, el porcentaje de penetración es aún muy bajo", y que, si bien las ventas de los autos eléctricos han aumentado, estos "siguen siendo una parte muy menor de las ventas totales".

Barreras y desarrollo

Pablo Monsalve, senior de Servicios de Sostenibilidad de EY, apunta a que las principales barreras que están retrasando el avance de la electromovilidad en Chile, están relacionadas principalmente a puntos como el desconocimiento del mercado por parte de los usuarios y los altos costos de estos vehículos. Por ello, cree necesario "disminuir la brecha entre la oferta y demanda en la adquisición de vehículos a batería".

"Principalmente, a nivel de vehículos de pasajeros, creo que el alto costo en comparación con las opciones de

vehículos bencineros es una barrera importante", coincide Frank Dinter. Y es que a pesar de que la carga eléctrica es más conveniente en cuanto a precio que los vehículos diésel o bencineros, la movilidad eléctrica no se estaría fomentando, afirma el director ejecutivo Fraunhofer Chile. Por el contrario, asegura que "una señal muy negativa se dio el año pasado, al mantener e incluso aumentar los subsidios al diésel. Si de verdad se busca electrificar y descarbonizar el transporte, se debería hacer lo contrario: subir los impuestos al diésel, para a su vez financiar incentivos para impulsar el transporte eléctrico".

Paralelamente, los especialistas creen que se requiere avanzar también en otros flancos. Andrea Castro destaca la Ley de Eficiencia Energética, en la cual se está trabajando y que busca "que los distribuidores de vehículos puedan comenzar a traer un mayor número de vehículos eléctricos, lo que aumentará la oferta de este tipo de tecnología".

Para Monsalve, superar estas brechas dependerá de la implementación de políticas que concienticen a la población, además "de formación de capital humano competente, y la réplica de casos de éxito en regiones".

Red: El transporte público como ejemplo de cultura móvil eléctrica en Chile

Si bien el transporte eléctrico privado se encuentra aún en proceso de adopción y descubrimiento para la población, Chile se encontraría en una muy buena posición respecto al transporte público, dice Andrea Castro, gerente de Copec Voltex, un área donde los avances en electromovilidad a nivel nacional se han vuelto significativos. Santiago incorporó sus dos primeros buses eléctricos en 2017 y hoy "es una de las ciudades que

a nivel mundial - tiene una de las más grandes flotas de buses eléctricos", añade Frank Dinter, director ejecutivo de Fraunhofer Chile. De hecho, Castro detalla que serían más de 1.000 los buses eléctricos en la Red Metropolitana de Movilidad, número que nos posicionaría como "el segundo país, después de China, con mayor número de buses eléctricos a nivel mundial".

Dinter comenta que se espera para este año un significativo aumento en la flota de este tipo de buses: "El plan del Gobierno para el año 2023, según lo que se ha anunciado, es llegar a aproximadamente 2 mil buses 100% eléctricos en la red de transporte público de la ciudad". y los planes apuntan a que para 2040 toda la locomoción pública del país sea eléctrica.