

TRES SECTORES DONDE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA ES UNA REALIDAD

Las metas fijadas en la Política Energética Nacional de convertir a Chile en un país carbono neutral al año 2050 implican que toda la energía producida provenga de fuentes no contaminantes y que sean, idealmente, renovables. Frente a eso, la electromovilidad es un pilar fundamental para alcanzar este objetivo. La forma en que se ha incorporado la tecnología al transporte público posiciona al país como referente regional, mientras que el mundo privado acelera cada vez más en este camino, con ventas récord en 2022 y con industrias que redoblan las apuestas por este tipo de movilidad, en un contexto climático adverso.

Minería: desde equipos de alto tonelaje hasta buses para el traslado de personal

Según el *Inventario Nacional de la Calidad del Aire*, realizado por investigadores de la Universidad de Chile, la Universidad Federico Santa María y el Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR)² y dado a conocer el año pasado, la actividad minera es la que más genera dióxido de azufre en el país. Conocido como uno de los sectores más contaminantes, hoy es uno de los que más avances concretos tiene en la transición a vehículos eléctricos en sus operaciones, incluyendo las subterráneas. "El objetivo es que a 2030 todas las minas subterráneas sean 100% eléctricas", dice Pedro Giraldo, gerente de Desarrollo de Negocios y Líder de Sostenibilidad de Geotab en la región, mientras destaca casos como los de Codelco o Anglo American, que ya tienen camiones y maquinaria eléctrica en sus faenas. La reciente incorporación de buses eléctricos para el transporte de personal también es destacable, analiza, porque es algo que, de momento, ninguna otra industria ha adoptado de esta manera. Para Miguel Zauschkevich, presidente de la Cámara Minera de Chile, la incorporación de palas y grúas horquillas eléctricas, de equipos de alto tonelaje y el desarrollo del hidrógeno verde están entre los hitos más importantes. Todo esto, a sus ojos, está generando un círculo virtuoso: "Por un lado, aumenta la demanda de litio, donde Chile es el primer productor mundial, y, por otro, como hemos visto tanto del gobierno como de la empresa privada, se genera una nueva área de desarrollo y nuevas industrias en torno al hidrógeno verde".

Retail: hacia una última milla más sostenible

Pablo Giraldo, de Geotab, considera que el retail es una de las industrias que tiene mejores condiciones para la adopción de la electromovilidad, especialmente para la última milla, pues la mejora en la autonomía de las baterías está reduciendo la "ansiedad de rango", lo que permite completar las rutas de despachos y entregas con menos complejidad, mayor capacidad para administrar los procesos de carga y asegurarse de que no haya vehículos parados por falta de batería en la mitad de las jornadas. "En estas operaciones hay más flexibilidad en cuanto al tipo de vehículo, ya que se pueden usar minibuses, bicicletas, triciclos o cuatriciclos", dice, mientras destaca las apuestas de grandes empresas como Falabella. SMU también tiene estrategias en esta

línea: el año pasado inauguró su primer centro robotizado de pedidos en Lo Barnechea, que hoy atiende los pedidos realizados a través de unimarc.cl para esa comuna y para Las Condes, Vitacura, La Reina, Ñuñoa, Providencia, Peñalolén, Huechuraba, Independencia, Recoleta y Renca. Humberto Serrano, gerente de Transportes de SMU, cuenta que la flota para transportar estos pedidos está compuesta por un mix de vehículos tradicionales y con electromovilidad. Además, el ejecutivo destaca que, como la movilidad eléctrica es un pilar clave dentro del plan estratégico 2023-2025 de la compañía, ya cuentan con un camión eléctrico de alto tonelaje para las operaciones desde el centro de distribución de SMU en Lo Aguirre.

La electromovilidad lleva seis años en el transporte público local y Santiago es una de las ciudades con mayor dotación de buses eléctricos en el mundo. Para el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, este recorrido no solo ha generado beneficios urbanos, sino que está impactando la vida de los usuarios. "Lo más evidente es que al ir sumando cada día más flota eléctrica, el Gran Santiago ha visto una disminución de las emisiones generadas de forma directa por los buses, con positivos impactos locales y globales", señala, mientras destaca otros beneficios en torno a mejores experiencias de viaje, sostenidas por una tecnología que hasta hace poco era desconocida. Hoy son 1.600 los buses cero emisiones operativos en Santiago, dice el ministro, pero la apuesta es llegar a 1.900 antes de la mitad del año. Desde la semana pasada están disponibles dos importantes insumos para el proceso de licitación del sistema de transporte público de Santiago para este año: el contenido esencial para la próxima licitación y una consulta al mercado para proveedores de buses. Muñoz dice que en el primer caso, la línea base es que los futuros buses que les permitirán concluir el proceso de renovación sean todos cero emisiones, eliminando con ello el ingreso de flota diésel. Y con respecto a la consulta, dice que la idea es conocer qué otras tecnologías podrían aportar e incorporar.