



De visita en la zona, Cristina Victoriano, la subdirectora ejecutiva de la Agencia de Sostenibilidad Energética reafirmó que el esfuerzo debe estar en modernizar este rubro generando múltiples beneficios.

A TRAVÉS DE PROGRAMA MI TAXI ELÉCTRICO SE BUSCA RENOVAR 299 VEHÍCULOS EN 12 COMUNAS DE LA REGIÓN

“Usar transporte público es más eficiente que usar otros modos para mover a las personas”

Pablo Carrasco Pérez
 pablo.carrasco@diarioconcepcion.cl

Fue una de las expositoras de una jornada dedicada a la electromovilidad que organizó la Universidad Federico Santa María (USM) como parte de un Fondo de Innovación para la Competitividad (FIC) que financia el Gobierno Regional.

Fue en este espacio donde Cristina Victoriano, subdirectora ejecutiva de la Agencia de Sostenibilidad Energética -fundación sin fines de lucro de carácter público-privada que lidera el Ministerio de Energía- se refirió a la transición hacia un transporte sostenible en el país.

Y en ese contexto, el aporte del transporte público es fundamental de la mano de la electrovivienda. Al menos así lo sostiene en la Agencia como lo señaló Victoriano en conversación con Diario Concepción.

¿Cuál es la mirada que tiene la Agencia del Transporte Público? ¿Por qué entrar en ese ámbito de acción?

“El transporte público tiene varias características que son muy particulares. Primero, desde el punto de vista de la eficiencia energética -que es lo que mueve primariamente a la Agencia- es que usar transporte público es más eficiente que usar otros modos de transporte para mover masivamente a las personas.

Cuando nos movemos en transporte público, ya sean buses, en colectivos, en trenes, en tranvías, estamos usando una energía de forma colectiva. Y eso significa que, por cantidad de personas, estamos usando menos energía para hacer básicamente la misma actividad, que es movernos de un lugar a otro.

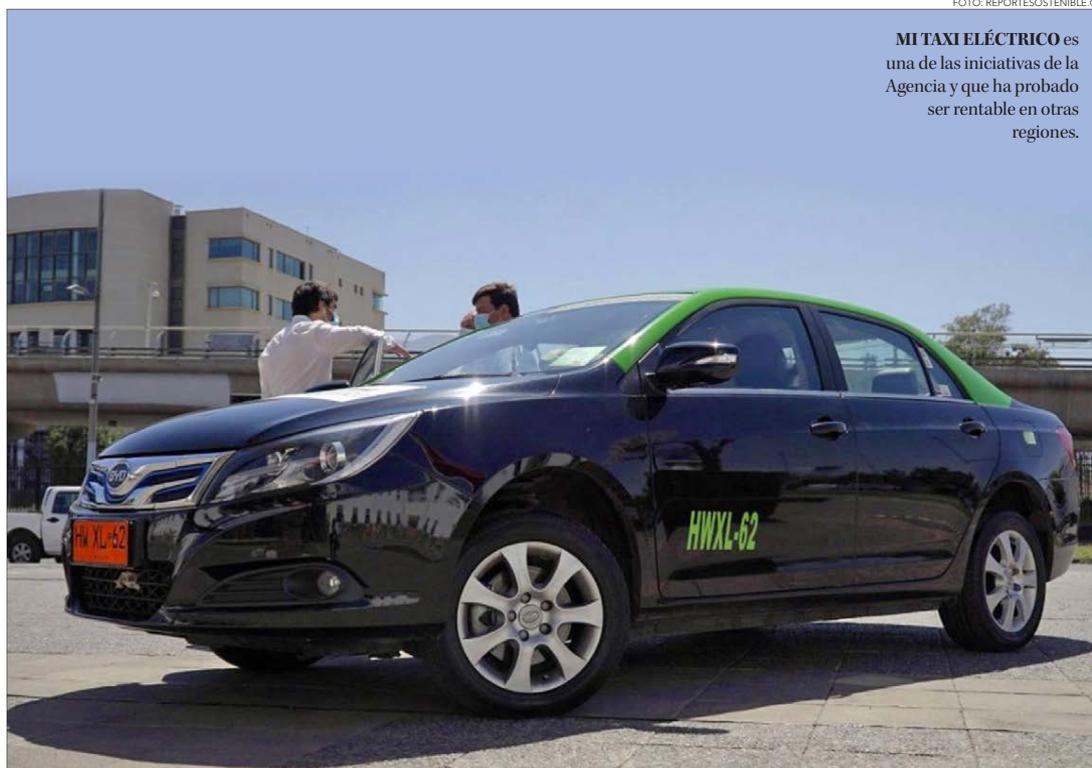
¿Algo que no ocurre con el transporte privado?

“Cuando nosotros preferimos el auto particular, la verdad es que esa energía para mover del orden de 2.700 kilos, la gastamos en una persona normalmente. Las estadísticas dicen que en una persona y media.

Y por lo tanto, la mirada desde la

FOTO: REPORTESOSTENIBLE.CL

MI TAXI ELÉCTRICO es una de las iniciativas de la Agencia y que ha probado ser rentable en otras regiones.



Mi Taxi Eléctrico en la Región

A fines de mayo pasado la Agencia de Sostenibilidad Energética junto al Ministerio de Energía, Transportes y el Gobierno Regional le dieron el vamos al programa “Mi Taxi Eléctrico” que busca renovar 299 vehículos en las comunas de Concepción, Chiguayante, Coronel, Hualqui, Hualpén, Lota, San Pedro de la Paz, Talcahuano, Tomé, Penco, Los Ángeles y Lebu.

Claro que la iniciativa ha debido enfrentar algunos inconvenientes, dado que a diferencia de lo que ocurrió en otras regiones, en las bases se generaron algunos cambios que han hecho que los proveedores de automóviles eléctricos se hayan tomado su tiempo para ver si les interesaba esta licitación como reconoció Cristina Victoriano.

“Está más lento, pero no desde el interés de los colectivos, está más lento desde el interés de las marcas en llegar a la Región, y el interés de las marcas en llegar a la Región es por estas particularidades que se le han ido incorporando al Programa, y que pueden ser una gran innovación”.

“Hay que tener esas conversaciones con las marcas, creo que a mediano plazo estas marcas se van a sumar al Programa, van a llegar, y una vez que lleguen, ya tenemos muchos interesados en esta Región (para renovar taxis). Creo que es posible que Biobío adelante a todas las otras regiones (en número de vehículos eléctricos a través de

este Programa)”.

“Así que yo los invito a tener paciencia porque las innovaciones a veces se demoran en cuajar, pero así como innovamos en su momento de tener este programa en la Región Metropolitana, y también costó, nos costó tener probadores de vehículos un año y medio en la Región Metropolitana, esperamos que no sea así aquí en la Región del Biobío, Cuando los tuvimos el programa despegó rápidamente”.

El pasado viernes, en este proceso de licitación una empresa automotora presentó dos ofertas para ser proveedor de este Programa en la Región y cuyas propuestas ingresaron a la fase de análisis de rigor.

eficiencia energética, claramente le da su voto a favor a la eficiencia que tiene el transporte público.

- ¿Es por eso que la Agencia ha impulsado la transición a otras tecnologías como la electricidad en distintos modos de transporte público?

-Sí. La verdad es que la primera estrategia de electromovilidad que hizo el Ministerio de Energía tenía un foco que era primero normativo. Para avanzar en la electromovilidad es muy necesario que tengas toda la normativa, que tú puedas tener los estándares de carga, que tú puedas tener un espacio donde moverte desde el punto de vista normativo, la seguridad de los vehículos eléctricos.

El segundo foco de la primera estrategia de electromovilidad fue el transporte público. Y por varias razones. Porque el transporte público, como decimos, mueve muchas personas, es más eficiente y también tiene mucha más visibilidad.

Porque cuando tú haces este mismo transporte público con vehículos a combustión interna, contaminan, tienen más ruido y son muchos kilómetros los que están dando vuelta todo el día en nuestra ciudad.

Entonces, se pone el foco en vehículos que son intensivos en el uso, porque hay mayores emisiones de gases contaminantes, mayores emisiones de gases de efecto invernadero, mucho más ruido y afecta a más personas.

Primero en el transporte público mayor. En los buses partimos en la Región Metropolitana, pero yo diría rápidamente, otros podrían decir que no tan rápido, pero yo diría rápidamente se ha ido expandiendo a otras ciudades importantes del país. Y por lo tanto la electromovilidad se ha ido expandiendo.

- Electromovilidad no sólo para buses, porque han impulsado el recambio de tecnología en taxis colectivos ¿o no?

-Nosotros encontramos que no solamente la electromovilidad en el transporte público mayor, sino que también en vehículos livianos era una oportunidad.

Son vehículos de alto recorrido, que son muy visibles, que andan mucho tiempo, que requieren servicios de carga, servicios de seguro, servicios financieros, que abre todo un espacio y un ecosistema a la electromovilidad.

Por lo tanto el desafío de llevar la electromovilidad a los vehículos livianos, en particular a los taxis y taxis colectivos, es un desafío que nos llamó mucho la atención.

- ¿Y ese esfuerzo por diversificar y apoyar el ingreso de la electromovilidad en taxis y colectivos ha rendido frutos?

-Lo hemos visto, nuestros bene-

FRASE

FOTO: AGENCIA DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA



“Cuando nos movemos en transporte público, ya sean buses, en colectivos, en trenes, en tranvías, estamos usando una energía de forma colectiva”.

“La mirada de eficiencia energética claramente le da su voto a favor -precisamente- a la eficiencia energética que tiene el transporte público”.

“Nuestros beneficiarios del primer programa, son los primeros que nos dicen, aquí estamos ahorrando mucha plata”.

Cristina Victoriano, subdirectora Agencia de Eficiencia Energética

ficiarios del primer programa, son los primeros que nos dicen, aquí estamos ahorrando mucha plata. Mientras el diesel sube, bueno ahora la electricidad también está subiendo, pero nosotros estamos ahorrando.

Ellos decían, ahora gastamos un quinto de lo que gastamos, igual el ahorro va a ser muy grande, si es que uno cambia el diesel por la electricidad, y además si le agregamos a eso, que en muchos de nuestros programas el cargador va en la casa, cuando el vehículo duerme junto con nosotros, así como cargamos el celular en la noche, el vehículo se carga, entonces partimos al día siguiente sin tener que ir a cargar a ninguna parte, sino que directamente funcional con nuestro vehículo 100% cargado.

- ¿O sea, la electromovilidad es rentable en el transporte público?

-Es económicamente rentable en ciertas condiciones, y yo creo que eso mueve al mercado.

Cuando estamos hablando de empresas que tienen que mirar su rentabilidad, es muy importante el aspecto económico, y lo que vimos en el rápido desarrollo que tuvo la Región Metropolitana tiene que ver con eso, y por eso nos ha costado más llegar a las regiones, porque con el desastre que fue Transantiago en su momento, lo que hizo fue (generar) un cambio bien fundamental, que llevó a los unioperadores a ser empresas.

- Del empresarios individuales prestadores de servicios a sólo una unidad de negocios

Esa empresarización que se produjo en la Región Metropolitana permitió que un par de empresas que dijeron “vamos a probar la electromovilidad, vamos a intentar con un par de buses”, probaron la electromovilidad y les fue bien. Les fue bien desde el punto de vista ambiental, pero también desde el punto de vista económico.

Entonces, dijeron “vamos por más”, y de un par de buses se pasó a flotas de 100 vehículos, así rápidamente pasamos de tener dos vehículos a tener 200 en la Región Metropolitana.

Eso sucedió porque los ahorros y las ventajas de las economías de escala que produce tener una flota en conjunto permite que rápidamente se desarrolle.

- Pero no ha ocurrido lo mismo en regiones, al menos aún no en Biobío

-Tenemos desafíos en nuestras regiones, por supuesto, no queremos ver ese desastre de Transantiago en cada una de nuestras regiones para llegar a ese camino, y a lo mejor lo que tengamos que recorrer es distinto, tiene una realidad local que hay que atender, pero si para estas grandes empresas logra ser económicamente rentable el tener estos vehículos eléctricos, que funcionan, que logran recorrer toda la Región Metropolitana, que son extensiones en general mucho mayores a las que vemos en otras ciudades de nuestro país, creemos que es posible.

- ¿Cómo lo hacemos? Tenemos que hacernos cargo de nuestra realidad nacional. ¿Cómo nos pone-

mos de acuerdo? Hacemos cooperativas, hacemos una oferta conjunta por vehículo a empresas extranjeras que nos puedan traer una flota de vehículos, porque, por supuesto, es más barato en lo unitario traer 20 vehículos que traer uno. Cuando yo logro tener flota, por supuesto que voy disminuyendo costos, cuando disminuyo costos, las ventajas que me traen la mayor eficiencia de los vehículos y los menores costos de la electricidad en la operación los aprovecho mucho mejor y se empieza a volver un negocio rentable.

- ¿Es fundamental que el cambio tecnológico sea también un buen negocio entonces?

-Al final las decisiones, para que sean rápidas y aceleradas, tienen que tener un sentido económico también, porque, por supuesto, los empresarios que van a tomar esas decisiones no solamente las toman porque ayudan al planeta, lo que está muy bien para mí y para muchas otras personas, pero para los empresarios también tiene que hacer sentido económico, tienen que pagar sueldos a sus trabajadores y tienen que hacer que su empresa sea rentable. Por lo tanto, a lo mejor hay espacios de asociatividad y también de entender que esto funciona, funciona en términos tecnológicos, funciona en términos energéticos, funciona en términos de ahorros de emisiones y funciona también en el aspecto económico.

OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion
 contacto@diarioconcepcion.cl

FOTO: ISIDORO VALENZUELA M.

