



U

1

P

A

N

E

L

1

P

A

N

E

29,4
 millones de toneladas de CO₂ emitió el sector transporte en Chile en 2023.



Los panelistas Carlos Díaz, de SQM Lítio; Claudio Seebach, de la UAI; Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y Jean Paul Zalaquett, de Enel X América Latina. La moderadora fue Marlén Eguiguren, directora de Emol.

ELECTROMOVILIDAD EN CHILE:

¿Encaminados a una verdadera reducción de la huella de carbono?

Aunque nuestro país destaca por su parque de buses eléctricos, y sigue aumentando la venta de unidades livianas, los expertos estiman que aún se necesitan avances regulatorios que incentiven el cambio y garanticen los recursos energéticos que requiere el sector.

TRINIDAD VALENZUELA V.

"Santiago es la ciudad del mundo con más buses eléctricos fuera de China, actualmente operan 2.500 y sumaremos 1.200 más antes de finalizar el Gobierno", destacó el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, en el panel "Electromovilidad ciudadana: ¿llegó su momento?", que abrió el Summit "Transformación Energética", organizado por "El Mercurio".

El resto del país también avanza en esta dirección. "Antofagasta y Valparaíso cuentan con 40 buses eléctricos cada una, Rancagua con más de diez, y en el próximo mes se sumarán los primeros en Colina y Coquimbo. Asimismo, hemos abierto licitaciones en Copiapó y Osorno", afirmó Muñoz.

Jean Paul Zalaquett, gerente de Electromovilidad en Enel X América Latina, resaltó la eficiencia de Chile en adoptar la electromovilidad, enfocándose en sectores de alto kilometraje, como el transporte público, la última milla, el transporte urbano y servicios como Uber y taxis. Según Zalaquett, "cuantos más kilómetros se recorren, mayor es la eficiencia y el beneficio de los vehículos eléctricos".

Carlos Díaz, gerente general de

SQM Lítio, agregó que esos beneficios van más allá de la reducción de la huella de carbono: "No solo son más silenciosos, sino que también brindan una conducción más suave, lo que se traduce en una experiencia mucho más placentera, comparados con los vehículos de combustión tradicionales".

Además, Zalaquett explicó que la electromovilidad no se limita a autos eléctricos; incluye buses, camionetas, camiones y la infraestructura necesaria para dar soporte al sistema, como puntos de carga y capital humano.

Camino por recorrer

La Ley 21.505, que "promueve el almacenamiento de energía eléctrica y la electromovilidad", incentiva la migración hacia vehículos eléctricos para consumidores y empresas. Entre sus beneficios tributarios, existe el pago del permiso de circulación por dos años a estos móviles y reduce gradualmente el costo de este permiso durante los seis años posteriores. Además, permite la depreciación acelerada para que las empresas puedan amortizar rápidamente los activos de vehículos eléctricos nuevos.

Dicha norma, junto con la Ley de

Eficiencia Energética y la Estrategia Nacional de Electromovilidad, establece una infraestructura que impulsa la transición hacia el transporte eléctrico en Chile. Incluso, la Estrategia fija como meta que para 2035 el 100% de las ventas de vehículos livianos, medianos y de transporte público —incluyendo buses, taxis y colectivos—, así como el total de la maquinaria móvil mayor comercializada en el país, sean de cero emisiones.

Respecto a si están funcionando los incentivos tributarios, Zalaquett dijo que, aunque aún hay camino por recorrer, "la oferta de autos eléctricos ha crecido diez veces este año, los precios han disminuido notablemente, y han ingresado nuevas marcas al mercado. Además, la infraestructura de carga ya está disponible, lo cual facilita su adopción".

En Santiago, comentó, existen cargadores rápidos en numerosos espacios urbanos, como centros comerciales, supermercados y estaciones de servicio. Ahora, el reto es extender esta red para viajes entre ciudades. "La meta es que la infraestructura crezca al mismo ritmo que el mercado de autos eléctricos". A septiembre pasado, se acumulaban 11.986 unidades de vehículos livianos de cero o bajas emisiones (eléctricos e híbridos).

Mejorar las normas

Claudio Seebach, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UAI y miembro del Comité de Carbono Neutralidad y Resiliencia, explicó que "en 2023, el sector trans-

porte fue el mayor consumidor de energía y el principal emisor de CO₂ en Chile, generando unos 29,4 millones de toneladas de CO₂, en comparación con 19,4 millones de tn del sector generación".

Los datos subrayan la importancia de avanzar en la electromovilidad y en la infraestructura de carga. Sin embargo, a juicio de Seebach, la regulación actual desincentiva la electromovilidad. Por ejemplo, los vehículos comerciales a combustión están exentos de un "impuesto verde". Además, la resiliencia de las redes de distribución eléctrica es limitada, ya que el sistema eléctrico residencial enfrenta problemas de calidad del servicio debido a la falta de actualizaciones regulatorias.

"La regulación no ha evolucionado para garantizar un suministro eléctrico estable ni para fomentar los recursos energéticos distribuidos. Esto impide que las conexiones domésticas superen los 40 amperes, una capacidad insuficiente para satisfacer las necesidades de la electromovilidad", afirmó Seebach.

Carlos Díaz, de SQM Lítio, destacó finalmente la importancia de seguir aumentando "la producción de litio con la menor huella de carbono posible, para que las baterías sean más sostenibles". Por ello, contó que a través de su programa de aceleración corporativa, la empresa busca impulsar innovaciones en la industria del litio, en áreas como la electromovilidad. "Un ejemplo es la adaptación de camiones diésel a híbridos mediante kits, con la posibilidad de probarlos en las propias operaciones", explicó.

HYPO PHOTOS