



En Noruega sólo los turistas «no entienden» los autos eléctricos

Este país ha pasado a ser un ejemplo de sostenibilidad a nivel mundial porque allí la nueva cultura limpia o cero emisiones es ya una realidad. ¿De dónde provienen esas máquinas que hacen furor en Europa? Ni más ni menos que de China, el dolor de cabeza de Trump y la economía norteamericana. Acá, algunas claves del boom que vive esa industria que se proyecta con cifras espectaculares para 2025.

Isabel Frías
Periodista UC

Qué puede vincular a Iquique con Noruega y Pekín, es una pregunta que los importadores de Zofri pueden responder muy bien. Porque si bien los consumidores locales se observan atrasados respecto de las nuevas tendencias automovilísticas mundiales, toda la industria planetaria vive un boom que no se iguala a ninguna otra.

Hoy por hoy, cualquier alza de metales o materias primas se relaciona –por angas o por mangas– con la locura de las ventas estratosféricas de los autos eléctricos, incluyendo incluso a los híbridos, porque ambos son los productos donde tienen la demanda más alta y en continua expansión. En resumen, todo el mundo (excepto Iquique, claro) quiere subirse a un auto eléctrico, y el fenómeno ha

cochado tal fuerza que se ha derivado en una verdadera guerra comercial de nivel planetario, donde los dos grandes contendores son Estados Unidos y China, donde esta última nación es la que va ganando la refriega –y por lejos–, en medio de las furibundas reacciones de Donald Trump y su futuro ministro, el multimillonario Elon Musk, quienes han prometido dar vuelta el tablero a partir del 20 de

enero próximo lo cual... está por verse y somos muchos los que decimos: “pagamos por ver”.

BENCINEROS: NO MÁS

Lo anterior es el contexto que debe atenderse al momento de analizar el Caso Noruega, donde la gente asume que manejar un auto que funcione a gasolina equivale a querer vivir en los tiempos de los carruajes y

caballos. Los autos bencineros –tanto peor los “petroleros”– han pasado a ser un signo de atraso, porque la cultura progresista en 2025 está del lado de las energías no contaminantes, la reducción del calentamiento atmosférico y mantener un estilo de vida acorde a esta nueva realidad. En el mundo entero, los más jóvenes (excepto Iquique, por supuesto) entienden el

concepto de manera perfecta: ahora los veinteañeros prefieren incluso no manejar, trasladarse en bicicleta o en transporte público a tener que subirse a un auto bencinero. Noruega –que tiene un férreo compromiso con la movilidad limpia– es junto a China una de las naciones donde la nueva cultura de la electromovilidad ha ganado tanto terreno que está imponiendo nuevas maneras



de entender las ciudades y la relación de las personas con su entorno.

Parte de este nuevo paisaje se transmite en detalles como fotografías en que los cargadores Tesla están alineados detrás de los automóviles, resaltando la grandiosa infraestructura para vehículos eléctricos que ha logrado levantar el país escandinavo, donde las temperaturas frías extremas son la norma.

La idea queda reflejada en las cifras: según la Federación Noruega de Carreteras (OFV) y la agencia AFP, en el año 2024, el 88,9% de los coches vendidos en Noruega fueron eléctricos frente al 82,4% que se registró en 2023. Todos llaman la atención en que no ha habido grandes problemas en la transición de autos con gasolina a este nuevo formato sostenible que son las máquinas que funcionan con mucho cobre y sin los efectos contaminantes de los derivados del petróleo. Los observadores reconocen que esta transformación ha sido rápida. En 2010, menos de uno de cada 350 coches nuevos vendidos en Noruega era eléctrico. En 2020, ya era la mayoría, y en 2024 los coches de cero emisiones representarían más del 88% de las ventas nuevas.

DOMINIO ELÉCTRICO

Por otro lado, los vehículos exclusivamente diésel y de gasolina apenas representaron un 2,3 % y 0,8 % respectivamente del mercado, evidenciando un cambio drástico en las preferencias de los consumidores noruegos. Lo determinante ha sido en el recurso ideado por esa economía: Aunque Noruega no cuenta con una prohibición oficial de los vehículos de combustión interna (ICE), la combinación de altos impuestos sobre estos vehículos contaminantes y un plan de beneficios significativos para los vehículos eléctricos

es la clave de este cambio masivo.

Esos incentivos incluyen exenciones fiscales, acceso a carriles exclusivos, estacionamiento gratuito y la posibilidad de usar ferris sin costo adicional. Incluso después de que algunos de estos incentivos se redujeran en años recientes, la adopción de vehículos eléctricos continuó en aumento, demostrando que el cambio en el comportamiento de la ciudadanía ya está consolidado. En comparación, países como Alemania han experimentado un descenso en las ventas de vehículos eléctricos tras reducir sus incentivos, destacando la importancia de políticas consistentes y bien diseñadas para mantener el impulso hacia la electrificación.

BASTIONES DE LA GASOLINA

Aunque los vehículos diésel todavía son el grupo más grande en las carreteras noruegas, con algo más de un tercio del total, se espera que esta tendencia cambie en pocos años, donde las empresas de alquiler de vehículos siguen siendo un bastión para los automóviles de combustión interna. Para Ulf Tore Hekneby, director de Harald A. Møller, el mayor importador de automóviles en Noruega, los turistas son los principales clientes de estos vehículos. Muchos visitantes, especialmente de países con bajas tasas de adopción de vehículos eléctricos, como Estados Unidos (con apenas un 9 % de participación de mercado en 2024), no están familiarizados con la tecnología y prefieren alquilar coches con motores tradicionales. Un fenómeno similar se observa en EE.UU., con empresas como Hertz que han tenido que ajustar sus flotas de vehículos eléctricos debido a la falta de experiencia de algunos clientes. Pero, la disponibilidad de infraestructura de carga y



la reducción del número de estaciones de servicio tradicionales podrían forzar un cambio incluso en este sector. Uno de los factores a considerar es que los turistas suelen mostrar reticencias hacia los vehículos eléctricos porque prefieren evitar

cargadores o recargando el vehículo, ya que su prioridad es aprovechar las vacaciones sin preocuparse por cuestiones relacionadas con el automóvil. Al utilizar coches de alquiler principalmente para recorrer largas distancias, no para trayectos locales, la

carga durante el viaje representa un inconveniente importante. Además, a diferencia de los residentes, los turistas no cuentan con la posibilidad de cargar el vehículo en casa a un coste reducido, y las redes de carga suelen requerir registro, tarjetas o

poco prácticos para quienes solo estarán en el país por unos días. Esta falta de familiaridad con la infraestructura de carga y la necesidad de simplicidad los lleva a optar por vehículos de combustión interna, que consideran más sencillos y confiables para sus necesi-