

hub sustentabilidad

ES UNA INICIATIVA
 CONJUNTA DE



Metas de electromovilidad en Chile: ¿simple ambición o plazo alcanzable?

El gobierno afirma que se mantiene el compromiso de la administración anterior, que busca limitar la venta de vehículos a combustible fósil para el 2035, a pesar de que en algunos sectores de la industria automotriz califican ese plazo como difícil de cumplir y piden un proceso más paulatino.

BENJAMÍN TURNER /
 BÁRBARA PEZO

Fue en octubre de 2021 cuando se lanzó la Estrategia Nacional de Movilidad. Esta fijó para el 2035 que el 100% de las ventas de vehículos livianos, medianos y de transporte público, además de maquinaria de gran tamaño, sean cero emisiones. La mencionada política fue adoptada tras la realización de la COP26. Entonces, Chile y más de 30 países se comprometieron a eliminar los autos a combustión en el marco del acuerdo de Glasgow sobre Emisión Cero de Vehículos.

Según la quinta versión del Acuerdo por la Electromovilidad, el sector del transporte representa actualmente cerca del 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro país y para alcanzar la carbono neutralidad al año 2050, se espera que el 20% de la reducción de estas emisiones sea gracias al sostenido avance de la electromovilidad en nuestros sistemas de transporte.

¿Pero cuál es el panorama actual para alcanzar dichas metas? Según informó la Asociación Automotriz de Chile (ANAC), hoy existen unos 6.000 autos eléctricos en el país. Asimismo, durante el primer semestre de este año las inscripciones de vehículos cero y bajas emisiones registraron un alza de 106,4%, con 7.268 unidades comercializadas. Por otra parte, los vehículos livianos y medianos eléctricos, además de los híbridos enchufables, representaron el 1,6% de las ventas, y ANAC proyecta que

esa cifra llegue al 5% en 2025.

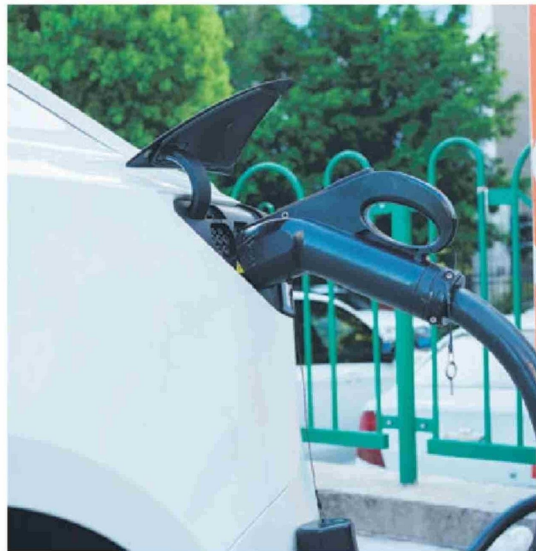
Plazo en duda

Pablo Cabello, CEO de Tucarcuenta, empresa que conecta a conductores con vehículos eléctricos en arriendo a través de una aplicación, pone en duda alcanzar la meta de vender únicamente autos eléctricos al 2035. "Es difícil que se cumpla", asegura.

Si bien existen incentivos para promover las ventas de vehículos eléctricos -el representante de Tucarcuenta cuenta que existe una normativa que plantea una multa de US\$100 millones para toda la industria por vender vehículos de combustión-, parecen insuficientes teniendo en cuenta la realidad. "Para que la industria no sufra de estas multas, los eléctricos debieran ser el 3% de las ventas este 2024; el 7% al 2027, y el 15% al 2030. Hoy representan cerca del 1,2% de las ventas, por lo que agotar el incentivo parece lejano", explica Cabello.

Por otra parte, el ingeniero civil asegura que "tampoco sería razonable endurecer la medida", porque así "se destruiría la industria". Por lo mismo, plantea que debería aceptarse que "será un proceso paulatino, y más lento de lo que proponen". "Prometer cambios bruscos es fácil y popular, el problema está en la implementación", expresa.

Desde la otra vereda, Marcelo Mena, exministro de Medio Ambiente, cree que hoy casi la totalidad de los incentivos están puestos para promover más contaminación de los vehículos comerciales y da como ejemplo lo que ocurre con las ventas de camionetas diésel, cuyas tasas están entre las más altas del mundo.



Muy por el contrario de lo que ocurre con la venta de este tipo de camionetas, si se quiere descontar los impuestos de un vehículo comercial eléctrico, explica, lo que requiere caso a caso una resolución del SII a través de su director regional. "Un paso absurdo de trámite adicional cuando seguir contaminando tiene todas las facilidades", afirma Mena.

Por su parte, Sebastián Galarza, cofundador y director ejecutivo del Centro de Movilidad Sostenible, dice que en general, todo el sector está de acuerdo con lo que plantea la estrategia nacional de movilidad, sin embargo, cree que mientras las medidas no sean vinculantes, no se generará el avance necesario para lograr las metas. "El problema radica en cómo llegamos a cumplir con esas metas. Primero hay que reconocer que esas metas no son vinculantes, entonces es una meta asociada a una estrategia, pero que no está implementada en una ley". Opinión similar tiene Mena al respecto: "Es fundamental que se legisle sobre el tema, porque hasta ahora esto es un paso de política pública, no es algo obligatorio".

Pero la tarea de los incentivos sigue pendiente según Galarza. Con-

forme al experto, se necesitan muchos más incentivos para que el parque automotor sea más verde. "Creo que más importante aún que los recursos que se puedan entregar como incentivo para que se vendan más vehículos eléctricos -teniendo en cuenta el contexto en el que el gobierno no ha podido sacar una reforma tributaria y no tiene recursos para hacerlo-, también hay que dar señales de mercado, de que el Estado está comprometido con esta tecnología", manifiesta.

Infraestructura de carga

Según los datos sobre infraestructura de recarga de vehículos eléctricos proporcionados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), en Chile hay 1.414 cargadores en el espacio público sumando los de acceso público y privado. De estos, la mayoría se encuentra en la Región Metropolitana, con 961.

En el listado siguen Valparaíso, con 81; Los Lagos, 52; O'Higgins y Biobío, 40; La Araucanía y Maule, 39; Coquimbo, 37; Antofagasta, 27; Aysén, 21; Ñuble, 20; Los Ríos, 15; Atacama, 14; Tarapacá, 12; Magallanes, 9, y Arica, 7.

De esa forma, considerando que a

nivel nacional hay alrededor de 6 mil autos eléctricos, actualmente hay un punto de carga por cada cinco vehículos, a lo que se suman los puntos privados instalados en domicilios, edificios y empresas.

Sebastián Galarza opina que en términos de infraestructura de carga el país ha tenido importantes avances. No obstante, es consciente de que hay una concentración bastante notoria de cargadores establecidos en la zona oriente de la capital y eso es algo que debe cambiar, pero asegura, hay muchos esfuerzos yendo en esa dirección. "Muchos de los desafíos asociados con infraestructura de carga están relacionados a la disponibilidad de energía en ciertos sectores y a la cantidad de energía que necesitamos para poder operar flotas eléctricas más grandes. Hay muchos desafíos en particular cuando empezamos a ver ya una transición más rápida en el transporte de carga eléctrica, donde va a requerir más inversiones y más altas demandas de energía", dice Galarza.

La gerenta general de Copex Voltex, Andrea Castro, enfatiza que "la electromovilidad abre muchas oportunidades para reducir el alto porcentaje de contaminación, considerando que el transporte terrestre es el rubro más electrificable". Sobre la disponibilidad de carga pública, Castro señala que es necesario crecer no solo en número de cargadores, sino que en potencia instalada.

Meta "plenamente vigente"

A través de un comunicado, el Ministerio de Energía encabezado por Diego Pardow, sostuvo que la meta de vender solo autos eléctricos al 2025 "se mantiene plenamente vigente".

A lo anterior, agregó que "actualmente, hay puntos de carga desde Arica hasta Punta Arenas, incluyendo la Carretera Austral. De acuerdo con datos de la Agencia Internacional de Energía, Chile está entre los primeros cinco países con mayor disponibilidad de infraestructura de carga, y en la relación entre disponibilidad de potencia por vehículo estamos en segundo lugar, solo superados por Corea".

