

Talento emergente

Desarrollo sostenible, electromovilidad y la multa del siglo: Los políticos están en deuda

Es orgullo lo que vivimos los chilenos cuando somos líderes de un desafío global. Contamos con la mayor cantidad de buses eléctricos fuera de China, además de ser sede de múltiples compañías que han apostado para su primera incursión de electromovilidad en Latam: Kia, SQM, Mercado Libre,

Uber y Chilexpress.

Estos pasos son fundamentales para el éxito de corto plazo, pero el largo plazo exige planificación, estrategia y ejecución. Para electrificar la matriz energética de movilidad es necesario cambiar el parque automotor (5,5 millones), conformado principalmente por usuarios

particulares. Lejos de eso, las ventas de vehículos eléctricos (EVs) se concentran en el mercado corporativo, con más del 50% del total de las ventas anuales. Parece que el foco está errado.

El 2023 se comercializaron 1.588 EVs, de un total de 313.865 unidades nuevas. Es decir, este

segmento equivale a 0,5% del mercado, muy alejado de Costa Rica, que anotó un sólido 12%. Este 2024 avanza con un primer trimestre flojo, calcado al del año anterior.

Pareciera que nuestro liderazgo se limita al transporte público, y que las políticas públicas no han logrado el efecto deseado. Durante el gobierno anterior se anunció una Estrategia Nacional de Electromovilidad (ENE), cuyo desafío central es lograr electrificar el 50% del parque automotor. Este desafío involucra, obviamente, la penetración del mercado de usuarios particulares.

También se publicó una resolución a propósito de la Ley de Eficiencia Energética, según la cual la industria automotriz arriesga la impresionante multa de US\$ 100 millones anuales, si a partir de este año no cambia la composición de los vehículos livianos nuevos vendidos. El Gobierno actual no se quedó atrás y replicó la medida para los vehículos medianos. Todo parece aliado y bien planificado.

Para lograr rebajar la multa hay que vender vehículos eléctricos,



Pablo Cabello
CEO Y COFOUNDER DE
TUCAR

pero resulta imposible, en parte, porque no hay cómo cargarlos. Así, la "multa" adquiere cara de impuesto. Nadie va a comprar un auto que no puede cargar, y la mayor parte de la carga de los particulares se realiza en instalaciones domiciliarias. Lógicamente, la ENE contempló este detalle en su "Eje 2: Infraestructura de carga y regulación", con una propuesta que apuntaba a "preparar las instalaciones en edificios y nuevas construcciones", pero no llegó más allá de la propuesta. El resultado, la multa se paga sí o sí.

Así, la multa es el garrote, y el desafío de hacer factible cargar el ambicioso 50% del parque es la zanahoria. El garrote es fácil de aplicar y aporta a las arcas fiscales a costa de todos. Por otra parte, la zanahoria exige que los políticos trabajen, generen políticas y las implementen. Cuando se trata de cobrar, el Estado se pone adelante en la fila, pero para hacer la tarea, se esconde entre los compañeros. Si no se hace la tarea, la meta de la ENE no es más que letra linda, y bien muerta. Y el desarrollo económico sostenible, un buen cuento para las campañas.