

Andrés De La Jara, KOLFF

“Para llegar a los objetivos de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, aún tenemos mucho por hacer”

La electromovilidad avanza en Chile, pero su éxito depende de superar desafíos clave como la falta de infraestructura de carga rápida y la desigualdad en su distribución. En esta entrevista, Andrés De La Jara, Gerente de Grandes Cuentas de KOLFF, destaca la importancia de integrar soluciones tecnológicas y energías renovables para alcanzar los objetivos de la Estrategia Nacional de Electromovilidad.

¿Cómo ve la Estrategia Nacional de Electromovilidad de Chile?

A pesar de que ya se han dado pasos importantes para avanzar en la transición hacia la electromovilidad, esta solo tendrá éxito si las infraestructuras de carga instaladas son lo suficientemente eficientes, accesibles y sustentables.

Hay que considerar que, en el país, existen actualmente más de 1.268 puntos de carga, pero solo el 23% son rápidos. Esta falta de infraestructura tiene un impacto significativo en la decisión del usuario hacia una migración, ya que genera incertidumbre a la hora de tener que programar trayectos largos. Además, produce una desconfianza a la tecnología, implicando que los VE no son prácticos, lo que afecta la confianza del consumidor y hace que se siga colocando al vehículo de combustión como primera alternativa de compra.

¿Cómo calificaría la distribución de los puntos de carga de VE?

En la actualidad, el 56% de los puntos de carga están en la Región Metropolitana, pero solo el 12% se encuentran al norte de la Región Metropolitana y en la Región de Valparaíso. Este desequilibrio en cuanto a infraestructura de carga de VE plantea una seria lucha para la migración masiva que espera-

mos, como también la igualdad en el acceso a la tecnología renovable.

Actualmente, en promedio, hay cinco vehículos eléctricos por cada punto de carga en Chile...

Al día de hoy, parecería ser una cifra medianamente razonable, pero a medida que crezca el parque automotor de VE, tendremos una infraestructura de carga limitada que no estará a la altura de los requerimientos del usuario.

Por eso, hablamos de colocar el ojo en el crecimiento de puntos de carga, el problema es que en la actualidad con la cantidad de VE que circulan no es rentable un centro de carga al corto plazo, ya que estos dependen de la cantidad de cargas que genere en el día.

En cuanto a la carga de vehículos públicos y comerciales, ¿qué soluciones se están implementando para asegurar que la carga esté alineada con la demanda?

Dada la tendencia creciente de flotas de vehículos eléctricos en transporte público, camiones de última milla y de delivery, se está trabajando en un hub de cargas con cargadores ultra rápidos y la instalación de estos cargadores en rutas específicas, con sistemas de carga inteligente (como los software de gestión de cargas) que pueden



distribuir energía de una manera muy eficiente entre varios vehículos. También se está trabajando bastante en tener cargadores integrados con Energías Renovables.

En lo relativo a electromovilidad, ¿está nuestro país avanzando en la dirección correcta?

Por supuesto, Chile puede demostrar un gran avance hacia la electromovilidad, posicionándose como uno de los líderes a nivel regional. Por ejemplo, la electrificación del transporte público nos sitúa como un país con una de las mayores flotas eléctricas de Latinoamérica.

Además, los compromisos que ha logrado el Gobierno con las empresas privadas, han logrado que comiencen a migrar sus flotas de operaciones logísticas. Sin duda, vamos en una buena dirección, pero también es claro que para llegar a los objetivos planteados en la Estrategia Nacional de Electromovilidad, aún tenemos mucho por hacer. ■