



"Al ser más grandes, los SUV son más caros de electrificar", dice el académico de la UTEM, Sebastián Tolvett.

ANÁLISIS DE LA AGENCIA INTERNACIONAL DE ENERGÍA:

Reporte alerta sobre aumento de ventas de SUV y alza en emisiones de CO₂

La marcada preferencia por vehículos más grandes y pesados en países desarrollados se extiende también a las economías emergentes y en desarrollo, donde estos modelos reflejan la tendencia global de crecimiento en la participación en el mercado automotor.

NOEMÍ MIRANDA

Si los SUV fueran un país, serían el quinto emisor de CO₂ del mundo. Así ejemplifica el impacto de esta categoría de vehículos un análisis de la Agencia Internacional de Energía (AIE), que indica que estos modelos —cuyas ventas representan el 48% del total del mercado automotor a nivel mundial— fueron responsables de más del 20% del crecimiento de las emisiones globales de dióxido de carbono relacionadas con el consumo de combustibles para fines energéticos el año pasado.

Entre las razones para el preponderante rol de esta categoría como emisor de CO₂ está su volumen: los SUV pesan entre 200 y 300 kilos más que un modelo mediano promedio y suelen ocupar casi 0,3 m² más de espacio, con lo que emiten aproximadamente un 20% más de dióxido de carbono. La tendencia hacia vehículos más pesa-

dos aumenta la demanda de energía, incluido el uso de petróleo y electricidad, así como la necesidad de metales básicos y minerales críticos indispensables para la producción de baterías para los modelos eléctricos. Y si bien solo el 5% de los SUV que circulan actualmente son eléctricos, su número va en aumento.

Difícil evolución

Sebastián Tolvett, académico del departamento de Mecánica de la Universidad Tecnológica Metropolitana (UTEM), señala que "los SUV son una categoría vehicular más grande en tamaño y peso que

Los SUV pesan entre 200 y 300 kilos más que un modelo mediano promedio y emiten cerca de 20% más de dióxido de carbono.

los de pasajeros, por lo que contaminan más, pero eso también depende del tipo de contaminante al que nos estamos refiriendo. Si es CO₂, ciertamente es posible que muchas ventas impacten en las emisiones; sin embargo, al analizar el material particulado 2,5 (MP 2,5) el problema es la motorización". Tolvett agrega que "en Chile, el segmento de camionetas diésel ha crecido mucho, por lo que pueden aportar más en emisiones".

Ahora, si bien dentro de la categoría va en aumento el número de modelos eléctricos, al ser más grandes los SUV son más caros de electrificar: "Aunque el proceso es el mismo, si el usuario requiere mayor autonomía, necesitará más baterías y, por ende, se producirán más emisiones en la fabricación", comenta Tolvett, quien —además— advierte que no es un problema de los SUV, sino, en macro, de todos los vehículos de gran tamaño.