

# Primer bus a hidrógeno hecho en Chile costó US\$ 750 mil, el doble de uno eléctrico

Ayer se presentó el primer bus a hidrógeno hecho en Chile, cuya construcción implicó un desembolso que representa el doble del costo de un bus eléctrico. La iniciativa es liderada por Anglo American, Colbún y Reborn Electric Motors, además del cofinanciamiento de Crea y Valida, de Corfo.

El proyecto de construcción de un bus a hidrógeno se enmarca en la búsqueda de nuevas alternativas de uso de combustibles cero emisiones, además del fortalecimiento de la investigación y desarrollo (I+D) para promover el despliegue de dicho combustible.

El Presidente Gabriel Boric, quien participó del lanzamiento del bus, afirmó que “este primer bus a hidrógeno es un ejemplo de resultados concretos de lo que se está generando a partir de la Estrategia Nacional de Desarrollo Productivo Sostenible para Chile. Tenemos una ventana de oportunidad inédita, la transformación energética, no solamente para Chile sino para el mundo”.

## Las diferencias

La construcción de este bus implicó una inversión de US\$ 750 mil. En contraste, un bus eléctrico tiene un precio de mercado de US\$ 320 mil, aunque esto varía dependiendo de la marca y del modelo. Por ejemplo, hay algunos vehículos cuyo precio parte en los US\$ 250 mil. El bus a hidrógeno tiene una capacidad para 30 pasajeros, una autonomía de 600 kilómetros, considerando el hidrógeno y la batería, y alcanza una velocidad máxima de 90 km/h. En contraste, los buses eléctricos tienen una menor autonomía, de entre 200 y 300 kilómetros.

Según Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes, el esfuerzo por descar-

Pese a su mayor valor, los buses a hidrógeno podrían ser útiles en recorridos de grandes distancias, ya que pueden tener mayor autonomía.



Una de las desventajas de las máquinas eléctricas es el tiempo de recarga, pero los supercargadores podrían acortar los plazos. El Presidente Boric participó en el estreno.

bonizar ha estado concentrado primero en la electrificación de los vehículos que más emisiones generan. “Son esfuerzos que permiten ir reduciendo las emisiones de carbono, pero hay algunos casos en los cuales los vehículos recorren muchos kilómetros y la autonomía que nos dan los buses (eléctricos) no alcanza, producto de que los kilómetros son muchos o que la carga es demasiada. Cuando la autonomía que necesitamos es

muy larga, cuando el peso es mucho, cuando los tiempos de carga tienen que ser para recargar las baterías (y deben ser) más bien breves, el hidrógeno aparece como una extraordinaria oportunidad”, dijo Muñoz.

En este último trimestre está contemplada la llegada de supercargadores capaces de abastecer completamente un auto eléctrico en menos de diez minutos.