

Gerente general de la compañía y retos que impone la electromovilidad

En 2025, Edelmag espera presentar a evaluación ambiental proyectos de generación eólica para Punta Arenas y Natales

» Miguel Castillo también habló de los planes que tiene la eléctrica regional para ampliar la red de carga en la región.

ELIA SIMONE R.
 ESTIMONE@LAPRENSAAUSTRAL.CL

Proyectos de generación eólica en Punta Arenas y Puerto Natales, una iniciativa hidráulica en Puerto Williams y planes para ampliar la red de carga en Magallanes están en la carpeta de Edelmag para enfrentar los desafíos del cambio del parque automotor y uso de vehículos eléctricos.

"Nosotros seremos promotores de la electromovilidad y, en ese sentido, esperamos próximamente cerrar acuerdos de colaboración con empresas locales y organismos públicos para ampliar la red de carga en la región".

Así lo afirmó el gerente general de Edelmag, Miguel Castillo, al abordar con Pulso Económico los desafíos que tiene la compañía para responder como empresa regional a los plazos y lineamientos que impone la Estrategia Nacional de Electromovilidad.

El tema fue abordado a mitad de semana en el seminario "Fomento a la Electromovilidad", organizado por la compañía, y en el cual La Prensa Austral actuó como media partner.

En 2021, se lanzó la nueva Estrategia Nacional de Electromovilidad, con la cual se aceleraron los planes y plazos relativos a este rubro. Se fijó el año 2035 para la venta sólo de vehículos eléctricos en Chile y el 2040 para que el 100% del transporte público urbano sea eléctrico y que, al 2050, los vehículos particulares eléctricos sean el 40% del parque.

La electromovilidad y el fomento de la eficiencia energética en el transporte se han establecido como parte de los factores principales que permitirá a nuestro país alcanzar la carbono neutralidad al año 2050, con cerca del 20% de las reducciones de CO2 necesarias para ello.

Ello impone desafíos significativos y retos específicos para Magallanes y, en particular, para Edemag.

- ¿Cómo se proyecta Edelmag en este contexto y respecto de estas metas? ¿Hay iniciativas concretas? Si las hay, ¿de qué plazos y qué montos de inversión estarán comprometidos?

"Sin duda la estrategia de electromovilidad nos plantea desafíos relevantes para la infraestructura eléctrica, los cua-



Miguel Castillo durante el seminario "Fomento a la Electromovilidad", en dependencias del Hotel Casino Dreams.

les necesariamente deberán ser enfrentados junto a una reforma a la Ley Eléctrica en materia de distribución de energía. Una masificación de autos eléctricos requerirá que compañías como Edelmag aumenten la capacidad de sus redes. Por el momento Edelmag, está avanzando en automatización de la red, donde a la fecha hemos invertido más de 1.000 millones de pesos en medición inteligente para las subestaciones de distribución".

- ¿En qué medida la renovación del parque automotor será exitosa considerando el alto costo de los vehículos eléctricos y que, por ejemplo, en Magallanes muchos taxis y vehículos particulares usan gas natural?

"Ese es un punto muy importante, porque el objetivo final es reducir la emisión de gases de efecto invernadero. Entonces, para que la electromovilidad sea una solución efectiva, la energía eléctrica debe ser de fuente renovable. Si bien es cierto, reemplazar un bus que funciona con petróleo diésel por uno que use electricidad generada con gas natural es un avance importante, lo ideal es que la energía proven-

ga de fuentes renovables. "En Edelmag tenemos la ventaja de ser parte de State Grid para aprovechar la experiencia china en este ámbito, conocer en detalle los nuevos desarrollos, tecnologías y conocimiento, como el que hemos dispuesto en este Seminario de Fomento a la Electromovilidad".

- Hoy, sólo un 10% de la generación eléctrica en Magallanes tiene como base la energía eólica. ¿La empresa tiene planes concretos de aumentar la generación eléctrica en base a energías renovables no convencionales para ir sustituyendo el uso de combustibles fósiles?

"En Edelmag, hemos definido una estrategia de desarrollo sostenible, donde la diversificación de nuestra matriz de generación será fundamental. Para ello, estamos evaluando proyectos de generación eólica para Punta Arenas y Puerto Natales. Dada la necesidad de un suministro verde, pero a la vez confiable y seguro, nuestros proyectos incorporarán sistemas de almacenamiento. Esperamos ingresar al Sistema de Evaluación Ambiental durante 2025. En pa-

ralelo, estamos realizando estudios para un proyecto hidráulico de pasada en Puerto Williams, donde el martes 13 de agosto nos reuniremos con autoridades y la comunidad local para presentar el proyecto".

- ¿Edelmag esperará reaccionar ante la demanda o la estimulará al iniciar un proyecto de servicios de cargadores públicos en puntos neurálgicos de la ciudad?

"Tal como lo señalamos durante el Seminario de Fomento a la Electromovilidad, que hemos organizado como parte de nuestra estrategia de desarrollo, nosotros seremos promotores de ella y, en ese sentido, esperamos próximamente cerrar acuerdos de colaboración con empresas locales y organismos públicos para ampliar la red de carga en la región.

"Del mismo modo, hemos creado un área de Desarrollo en nuestra compañía para realizar los estudios necesarios para entregar cada vez más y mejores servicios a nuestros clientes".

- La electromovilidad enfrenta muchos nudos críticos, uno de ellos está relacionado con los diferentes tipos

2035,
 el 100% de las ventas de vehículos livianos y medianos, así como del transporte público (buses, taxis y colectivos) será cero emisiones

2040,
 el 100% del transporte público urbano deberá ser eléctrico

2050,
 el 40% del parque automotor tiene que estar constituido por vehículos eléctricos

de conectores para carga. ¿Se tiene previsto establecer en Magallanes un estándar para facilitar el avance?

"En este punto a considerar, nosotros podemos dar recomendaciones y, como empresa, utilizar cargadores estándar, sin embargo, no es nuestro rol el restringir o regular los tipos de cargadores".

- ¿Podrán discriminar que la energía eléctrica inyectada a esos dispensadores sea la generada con fuerza eólica o será indistintamente ésta y la producida por las turbinas sustentadas con gas natural y/o diésel?

"Ese es un desafío de la industria, el certificar minuto a minuto de donde proviene la energía que se consume. Por el momento, se puede asegurar en un periodo de tiempo mensual o anual, haciendo un balance entre la energía consumida y la energía generada con fuentes renovables. Por ejemplo, si un automóvil consume 60 kWh al día y se usa 22 días al mes, su consu-

» Sigue en la P12

< Viene de la P11

mo mensual sería de 1.320 kWh, entonces debemos verificar que en ese mismo período existió generación eólica igual o superior a esa cifra".

- ¿Han tomado contacto con las empresas de H2V que están presentando iniciativas de parques eólicos a fin de negociar la inyección de energía eléctrica generada

en estos complejos a la red de Edelmag?

- "Nosotros estamos abiertos a evaluar distintas oportunidades que se presenten con la industria del H2V. En esa línea, hemos tomado contacto con distintas empresas de H2V, y tenemos algunos trabajos conjuntos que no puedo detallar por acuerdos de confidencialidad existentes. La mayor parte de los proyectos de H2V son de mediano a largo plazo y están ubicados a grandes

distancias de los centros de consumo, por lo cual se requeriría de líneas de transmisión para llevar la energía a las ciudades. Ante esto, y dado que las inversiones en transmisión serían muy grandes, nosotros estamos evaluando proyectos para disponer de energía renovable en menor plazo, a un costo eficiente y más cercana a los centros urbanos".

- Uno de los cuestionamientos a la electromovili-

dad es el impacto ambiental producto de las baterías en desuso cuando éstas acaben su vida útil. ¿Quién debe hacerse cargo de ello? ¿El gobierno o la municipalidad o las empresas privadas? ¿Qué dice la ley al respecto?

- "En Chile, tenemos la Ley 20.920 que establece marco para la gestión de residuos, la responsabilidad extendida del productor y fomento al reciclaje. Nosotros entendemos que

esta Ley o sus futuros perfeccionamientos tratarán adecuadamente este punto. Además, los distintos fabricantes invierten recursos importantes en investigación y desarrollo para abordar estas materias, en algunos casos lograr dar una segunda vida a las baterías y en otros se produce el desarme y reciclaje por partes. Me parece que acá la responsabilidad principal debe ser de los fabricantes".