

Y "si bien en Chile siguen existiendo hogares sin acceso a electricidad, es-

mitan integrar y distribuir de manera eficiente la energía, concluye Mena.

DANIEL OLIVARES,
 Universidad Adolfo Ibáñez

CIFRAS

Sostenibilidad y CEOs

65%

de los gerentes de nivel ejecutivo encuestados señala que la sostenibilidad está entre las tres principales prioridades en sus empresas.

80%

de las empresas incluidas en la encuesta tiene gerente de Sostenibilidad (Chief Sustainability Officer, CSO).

27%

más de confianza tienen las empresas con CSO sobre el impacto positivo que pueden generar las iniciativas de sostenibilidad.

25%

de los ejecutivos de alta dirección consultados considera que la sostenibilidad es la prioridad número uno de su compañía.

Fuente:
 2024 Forbes State of Sustainability Report.

SE DEBEN CONSIDERAR AUTONOMÍA E INFRAESTRUCTURA DE CARGA:

¿Es posible viajar por Chile en auto eléctrico?

Aunque a lo largo del país hay más de 900 electrolinerías, estas se concentran entre Coquimbo y La Araucanía, lo que hace que trayectos a zonas extremas y alejadas de las carreteras sean difíciles de realizar o más extensos en tiempo.

CRISTIÁN MÉNDEZ

Una de las preguntas que más se repite cuando una persona cotiza un auto eléctrico es si se pueden hacer trayectos largos en él. Viajar al norte, al sur o recorrer Chile.

La respuesta de Matías Díaz, director del magister de Electromovilidad de la Universidad de Santiago (Usach), es sí. "Hoy es posible ir de norte a sur con un auto eléctrico", afirma, pero advierte que se debe planificar el trayecto calculando "la autonomía real del vehículo, que en ocasiones es diferente a la nominal (la que dice el fabricante), porque depende mucho del estilo y condiciones de la conducción, uso de accesorios e hitos en la carretera (como pendientes y tacos), y también tener clara la distancia entre puntos de carga y considerar los tiempos de carga", detalla.

De acuerdo con el Ministerio de Energía, actualmente hay más de 900 electrolinerías de Arica a Punta Arenas, incluyendo la Carretera Austral. Además, existe la aplica-

ción móvil EcoCarga, donde "se puede encontrar la posición geográfica de todas las estaciones de carga públicas disponibles en el país, y la potencia (en kW), tipo y cantidad de conectores", dicen desde la carter. En cuanto a los tiempos de recarga, estos dependen de la potencia de los cargadores y del tamaño y capacidad de la batería de cada vehículo.

Aventura al norte

Considerando estos antecedentes, le pedimos a Luis Gutiérrez, doctor en Ingeniería Eléctrica y profesor de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Adolfo Ibáñez (UAI), que planificara un viaje desde Santiago hasta San Pedro de Atacama (1.625 kilómetros) en un automóvil eléctrico. Junto con el alumno Rafael Celis decidieron que los cálculos los harían sobre la base de un vehículo con una autonomía promedio de 460 km.

Utilizando aplicaciones a las que tiene acceso cualquier persona, es-

tablecieron que el trayecto incluiría seis paradas de carga rápida (4,5h en total) y una lenta (9h) en Taltal, entre Copiapó y Antofagasta, tramo de 536 km donde no hay cargador rápido. Ahí planificaron una detención de noche.

"Los cargadores rápidos en ruta son claves, y donde la red eléctrica no sea robusta se debe explorar opciones basadas en almacenamiento", señala Gutiérrez.

Según sus estimaciones, el viaje duraría 31 horas en total: "18 horas en ruta y un tiempo en recargas bastante extenso", apunta el académico. Como dato comparativo, en un auto de combustión interna, a un promedio de 100 kilómetros por hora con paradas para cargar gasolina, el recorrido se realizaría en 20 a 22 horas.

Ahora al sur

Le propusimos el mismo ejercicio al profesor de Electromovilidad de la Usach, Hernán Nilo, pero esta vez el destino escogido fueron las

Catedrales de Mármol, en la Región de Aysén, a 2.197 km de Santiago. En vehículo de combustión interna, este es un trayecto que dura unas 32 horas considerando detenciones esporádicas a cargar combustible y a comer algo.

En un auto con una autonomía de 550 kilómetros, la travesía comenzaría en el centro de la capital y la primera parada sería en el cargador intermedio de Angostura, un recorrido de 51 km. Ocupando la aplicación Electromaps, Nilo calculó que debería detenerse cada 110 o 170 km aproximadamente para mantener el auto en condición óptima de carga, por lo que tendría que recargar en Chimbarongo, Maule, Chillán Viejo, Los Ángeles, Lautaro, Loncoche, Osorno, Puerto Montt, Castro, Puerto Cisnes y Coyhaique.

"Toda la primera etapa sería un viaje en auto como cualquiera. El problema es que acercándonos al sur, ya desde Castro, hay que prender la calefacción por el frío y eso baja la autonomía a 380 kilómetros, un punto a considerar", recalca el

experto.

Desde Coyhaique—última parte para recargar— hasta las Catedrales de Mármol con la calefacción encendida hay 220 kilómetros, "lo que significa que llegaríamos, pero no podríamos volver porque no hay recarga", afirma Nilo.

Sobre este punto, desde el Ministerio de Energía comentan que en las zonas rurales y valles transversales del país, y dado que la legislación permite que cualquier persona preste el servicio de recarga de vehículos eléctricos, "apuntamos a que surjan alianzas entre los sectores energéticos y el turístico para equipar hoteles, restaurantes y emprendedores que brinden la carga".

En un vehículo eléctrico con una autonomía promedio de 460 km, el viaje de Santiago a San Pedro de Atacama duraría unas 31 horas en total.

ILUSTRACIÓN: PPTO. FOTOS