

hub sustentabilidad



Chile avanza en electromovilidad: ¿Podremos convertirnos en la Noruega de Sudamérica?

Chile continúa avanzando en materia de electromovilidad. Los últimos reportes desde el Ministerio de Energía del 2024, aseguran que la venta de vehículos eléctricos en nuestro país casi se triplicó en comparación con 2023. ¿Podría seguir Chile los pasos de las grandes potencias de la industria como el caso de Noruega?

Paulina Reyes

El año comenzó con buenas noticias para la electromovilidad en Chile. Hace poco más de una semana, Copec inauguró la primera estación de servicio 100% eléctrica del país ubicada en la comuna de Vitacura en la Región Metropolitana. El mes estuvo marcado también por el anuncio del primer carro bomba eléctrico que operará en Latinoamérica. Este vehículo prestará servicios en la 5ª Compañía del Cuerpo de Bomberos de Santiago.

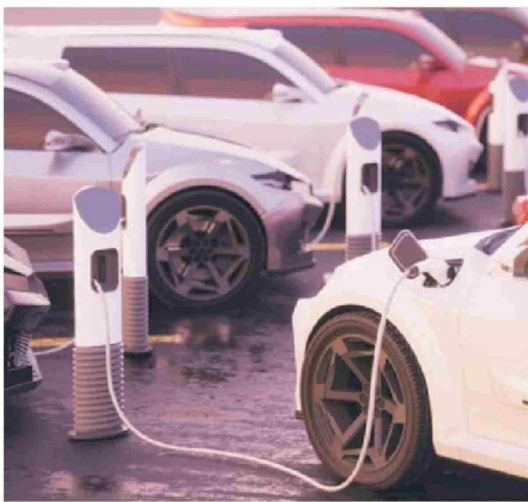
Andrea Castro, gerenta general de Copec Voltex, cuenta que entre los proyectos destacados que están trabajando y que podrían ubicar a Chile como un referente, está la red de carga eléctrica continua más extensa de Sudamérica, que abarca más de 2.200 kilómetros desde Copiapó hasta Castro, ampliando su infraestructura en puntos estratégicos, como el corredor Antofagasta-San Pedro de Atacama, y en el sur del país, donde han instalado, por ejemplo, el cargador más austral del mundo en Punta Arenas, en colaboración con la Agencia de Sostenibilidad Energética, el Ministerio de Energía y el Ministerio de Transporte. Además, a fines de febrero de este 2025, pondrán en funcionamiento los primeros cargadores rápidos en Iquique y Arica, "lo que nos permitirá completar una infraestructura de carga eléctrica rápida en todas las regiones de Chile, fortaleciendo la electromovilidad en todo el territorio nacional".

Desde el Ministerio de Energía

aseguran que las iniciativas privadas que promueven la electromovilidad robustecen el ecosistema. A medida que las personas ven una mayor cantidad de vehículos eléctricos (VE), son capaces de comprobar sus beneficios, explican. Tomás Vicuña, subgerente comercial de Electromovilidad B2C de Copec Voltex, agrega también que el concepto de *anxiety range* -el miedo a quedarse sin batería- disminuye considerablemente a medida que la gente comienza a ver más puntos de carga en las ciudades y en carreteras, y a su vez, esto se traduce, en un crecimiento de la demanda de VE.

Y los números avalan estas teorías. Según uno de los últimos reportes desde el Ministerio de Energía 2024, la venta de VE en Chile casi se triplicó en comparación con 2023. Mientras que en 2023 se vendieron 1.588 autos eléctricos, en 2024 la cifra alcanzó los 4.507 vehículos.

Ahora, a este ritmo, ¿podría Chile ser la Noruega de la región? El 94,3% de los autos nuevos matriculados en agosto de 2024 del país nórdico fueron eléctricos, superando en número a los de combustión interna. Según una reciente entrevista en The Guardian, Cecilie Knibe Kroglund, viceministra de Transportes noruega, el liderazgo de su país en electromovilidad ha sido impulsado principalmente por políticas previsible a largo plazo, como exenciones de impuestos y peajes, y una fuerte infraestructura de carga. Además, según el medio inglés, Noruega se beneficia de un fondo soberano alimentado por sus ingresos del petróleo y el gas, lo que le per-



mite financiar grandes proyectos de infraestructura a gran escala.

Incentivos por avanzar en electromovilidad

En otra entrevista publicada por BBC News, Christina Bu, secretaria general de la Asociación Noruega del Vehículo Eléctrico, aseguró que si bien Noruega es un país rico "que puede permitirse más fácilmente grandes proyectos de construcción de infraestructuras y absorber la pérdida de ingresos fiscales por la venta de autos de gasolina", los incentivos de avanzar en electromovilidad tienen que ver más bien con políticas fuertes, y con que la gente entienda poco a poco que conducir un VE es posible. "No hay ninguna razón por la que otros países no puedan copiar a Noruega, no tiene que ver con que tengamos más mentalidad ecológica que otros, pero sí es importante que cada país debe adaptar su estrategia a su contexto".

Chile, por ejemplo, está haciendo un esfuerzo en la incorporación de buses eléctricos en el transporte público de Santiago, cuentan desde el ministerio. Esta flota, especifican, es la más grande fuera de China y ha demostrado múltiples beneficios: mayor confort para usuarios y conductores, disminución de vibraciones con impacto positivo en la salud

buses de esta tecnología.

Un futuro prometedor: el camino a recorrer

"La colaboración entre el sector público y privado es fundamental para acelerar la transición a la electromovilidad", sostiene Andrea Castro, de Copec Voltex. Tapia también cree que es esencial seguir trabajando en colaboración con todos los involucrados en el caso del transporte público. El compromiso debe ser desde los organismos públicos vinculados al transporte, como el Gobierno Regional y las municipalidades, y desde lo privado, tanto con las empresas operadoras de buses, como las empresas suministradoras de energía y fabricantes. "Toda esta sinergia público-privada considera siempre los ejes principales que le hemos dado a Red Movilidad; la seguridad, la equidad territorial, la perspectiva de género y todo aspecto que promueva un transporte público más eficiente, seguro, moderno e inclusivo", asegura.

Copec Voltex, por su parte, plantea que es clave que el gobierno impulse políticas públicas que fomenten y faciliten la inversión en infraestructura de carga y reduzcan las barreras económicas para la adopción de vehículos eléctricos. Como ejemplo, proponen seguir impulsando el financiamiento para la instalación de cargadores en zonas estratégicas como el programa "+ Carga Rápida" del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Energía y la Agencia de Sostenibilidad Energética (Agencia SE).

Williams Calderón, director del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Chile, plantea que para que el país se posicione y consolide en el tiempo como un referente en electromovilidad, también "es necesario propiciar e incentivar los requerimientos por servicios de investigación y desarrollo aplicado (I+D) para apoyar los desafíos de adopción de electromovilidad en servicios y/o operaciones de transporte específicas y otros casos de uso en otros sectores económicos que impliquen un aumento de productividad y valor".