



Electromovilidad busca ganar terreno para un transporte sostenible en el norte

Se espera que en el 2026 existan 112 buses eléctricos circulando en el servicio de transporte público de pasajeros en la región, medida que va a la par con la eventual instalación de 49 nuevos puntos de carga en la Macrozona Norte. Desde el sector privado, Buses Hualpén lleva la delantera con sus servicios para la minería

Rodrigo González M.

En noviembre del año 2017, dos buses fabricados por la empresa china BYD se transformaron en los primeros ejemplares de transporte público eléctrico en circular en calles chilenas. Ocho años más tarde, nuestro país posee más de 2.500 buses de este tipo en actual desempeño y solamente China nos supera en cantidad de unidades de transporte público operativo.

El dato es bastante impresionante, pero no deja de ser llamativo también que las cifras de distribución de los vehículos hablen de una realidad un poco más compleja: de acuerdo al Centro de Movilidad Sostenible, un 92,7% de buses se concentra en la Región Metropolitana. En ese contexto, la región de Tarapacá escala al sexto lugar, por encima de O'Higgins, Arica o Biobío, pero bajo Atacama, Valparaíso y Coquimbo. Es algo así como estar en la mitad de la tabla de posiciones en la carrera por alcanzar plena electromovilidad.

Esta realidad está poco a poco cambiando gracias a la Estrategia Nacional de Movilidad lanzada el año 2017 y que busca que de aquí al 2050, el 100% del transporte público urbano y al menos el 40% del parque vehicular particular en nuestro país sean eléctricos.

“Se proyecta que, en cuanto a la electromovilidad enfocada al transporte público, en el año 2026, la región de Tarapacá contará con 112 buses eléctricos; y se ubicará en el tercer o cuarto lugar a nivel país respecto de la cantidad de buses eléctricos”, dice Gissel Godoy, jefa de la división de Infraestructura y Trans-

porte del Gobierno Regional de Tarapacá.

Desde el punto de vista del Gobierno Regional de Tarapacá, el plan de electromovilidad pública tiene que ver con sustentabilidad ambiental, pero también con bienestar a los usuarios.

“Estamos avanzando en la incorporación de flotas eléctricas en el Área Metropolitana Alto Hospicio-Iquique, lo que permitirá mejorar la experiencia de viaje de miles de usuarios, disminuir nuestra huella de carbono y posicionar a Tarapacá como referente nacional en transición energética”, sostiene el gobernador José Miguel Carvajal (PPD).

También existe incentivos para los emprendimientos particulares con energías limpias. “Un ejemplo es la implementación del programa Mi Taxi Eléctrico, que cofinancia la adquisición de vehículos eléctricos y cargadores domiciliarios, generando ahorros estimados de hasta \$400.000 mensuales”, comenta la Secretaria Regional Ministerial de Energía, Sefora Sidgman.

En este sentido, desde la Seremi de Transportes informan que en el segundo semestre se van a sumar 24 buses eléctricos gracias al programa Renueva Tu Micro. Del total de estos vehículos marca Kim Long, 19 ya se encuentran en Iquique y los cin-

co restantes arribarán a fines de agosto.

De acuerdo al Secretario Regional Ministerial de Transportes, Osvaldo Ardiles (s), la inversión en general para electromovilidad, “supera los 65 mil millones de pesos y busca, además, tres nuevos recorridos entre ambas comunas. Durante 2025 se llevará adelante la licitación, para, en 2026, contar con el nuevo servicio metropolitano”.

EL DÉFICIT ESTRUCTURAL

Pero si los planes de transporte público parecen acercarse con seguridad a la cifra mágica de los 112 buses eléctricos en el 2026, el panorama a nivel de usuarios privados es bastante más limitado en la Región de Tarapacá. La falta de más sitios de carga o electrolineras y cierto desconocimiento de las características del vehículo eléctrico complotan contra un desarrollo mayor a este nivel.

Desde la Seremi de Energía de Tarapacá destacan al respecto la iniciativa del llamado Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública (PMICP) para la Macrozona Norte, estrategia lanzada en junio pasado. “Se contempla la instalación de 49 nuevos puntos de carga en la Macrozona Norte, con una inversión estimada de \$7.000 millones de pesos, financiada mediante colaboración público-privada”, dice la seremi de Energía, Sefora Sidgman.

De acuerdo a datos del mismo organismo, actualmente en la región existen 7 instalaciones de carga pública, 11 cargadores operativos, 17 conectores disponibles para distintos tipos de vehículos eléctricos, y un cargador rápido de 120 kW inaugurado recientemente en la estación Shell de la Rotonda El Pampino en Iquique.

49

puntos de carga

se instalarán en la Macrozona Norte, con una inversión de \$7 mil millones.



“Estamos avanzando en la incorporación de flotas eléctricas... (lo que permitirá) disminuir nuestra huella de carbono”.

José Miguel Carvajal
 gobernador regional de Tarapacá



(viene de la página anterior)

Los especialistas en el tema tienen claro que la electromovilidad corresponde a una sinergia público-privada que requiere un abordaje mayor y a largo plazo. “Comprar buses o autos eléctricos es relativamente fácil. Lo complejo es crear todo el ecosistema que lo va a sustentar y que tiene que coexistir con la infraestructura de transporte y además con las redes eléctricas existentes”, explica el ingeniero Marcelo Matus, director ejecutivo de Proyecto Libr3, de la Corporación Centro Tecnológico de Economía Circular (CircularTec).

LOS ELÉCTRICOS PRIVADOS

En el ámbito de la compraventa tradicional, la salida comercial de vehículos eléctricos aún está al debe en la región de Tarapacá. “Debido a la presencia de la Zona Franca de Iquique, que abarata los costos de un vehículo tradicional a combustible, en la región no se venden tantos vehículos eléctricos como puede pasar por ejemplo en Arica”, comenta Jorge Inostroza, jefe de comercio exterior en la automotora Yusic S.A., en la Zona Franca.

Donde parece que la electromovilidad parece entrar a tierra derecha es en el transporte privado de pasajeros. La experiencia de Buses Hualpén al menos así lo atestigua, contando con la mayor flota de equipos de este tipo en el país.

Actualmente presta servicios para empresas de varias regiones del país y en Tarapacá tienen nueve máquinas. “Se utilizan en las mineras Collahuasi y Teck. Se trata de ocho buses y un minibus para transporte de trabajadores”, explica Enrique de la Barra, subgerente de Planificación y Nuevas Energías.

El ejecutivo destaca los beneficios económicos de la iniciativa. “Los costos son más reducidos, pues aunque el capital inicial para comprar un vehículo eléctrico es mayor que el de un bus tradicional, el capital operativo es menor a la larga. El bus eléctrico requiere mucho menos mantenimiento que el bus diésel”, puntualiza.

En el caso de los buses Hualpén, se trabaja con electrolineas propias para abastecer energía. De la Barra cree que en la región los centros de carga funcionan bien hasta ahora, pero advierte que si se quiere llegar rápidamente a la meta de la Estrategia Nacional de Energía, es vital que el Estado siga invirtiendo en la infraestructura. En palabras más prosaicas, donde hay aparatos eléctricos siempre debe haber enchufes. Sean televisores o buses de pasajeros.

112

buses eléctricos se espera que haya en 2026 circulando por la Región de Tarapacá.

