

bilidad de infraestructura de carga, particularmente en estacionamientos de edificios de departamentos y oficinas, también es una razón importante que lleva a decidir por no comprar este tipo de vehículos para el día-a-día, pues la carga rápida de estos vehículos en electrolineras sigue teniendo disponibilidad limitada, y los cargadores públicos de carga lenta toman bastante tiempo para lograr cargas adecuadas.

Otro factor a tener en cuenta es la mayor inseguridad a la hora de revender este tipo de vehículos, pues, a diferencia de tecnologías basadas en combustibles, el mercado de reventa sigue siendo relativamente nuevo, pequeño y con mayores saltos tecnológicos, además de que la degradación de las baterías sobre los 5-10 años puede obligar a un recambio de éstas antes de revender.

Es necesario que el Estado atienda la necesidad de mejorar la disponibilidad y factibilidad técnica de la infraestructura de carga, implicando que, en conjunto con las empresas eléctricas, se debe trabajar en paralelo en robustecer las redes de distribución para que soporten la eventual mayor demanda de carga de vehículos eléctricos.

Alan Wilson / Académico Centro de Transformación Energética U. Andrés Bello

Electromovilidad en pausa

Señora Directora:

Si bien la venta de vehículos de cero y bajas emisiones ha ido en sostenido aumento, las cifras respecto de vehículos eléctricos a batería e híbridos enchufables no ha crecido según lo esperado, que es en torno al 5% de las ventas anuales según la ANAC, haciendo inviables los objetivos al 2035 de la estrategia nacional de electromovilidad.

Aunque el alto precio es uno de los principales factores a la hora de desistir de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, la poca a nula disponi-