

El especialista en electroquímica y académico de la Universidad de Santiago, Dr. José Zagal, sostiene que el aumento de 193% en la venta de automóviles híbridos y eléctricos aún es insuficiente para generar una disminución en la contaminación. Para solucionar el retraso del país en la materia, señala que se deben estudiar alternativas como subsidiar los costos de estos vehículos, permitir una patente más barata o rebajar el impuesto al que están afectos.

La Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) reveló que entre enero y mayo se comercializaron 421 unidades nuevas de autos híbridos y eléctricos en Chile, lo que representa un aumento de un 193% en comparación a igual periodo de 2017. Para el experto en electroquímica y académico de la Universidad de Santiago, Dr. José Zagal, a pesar que las cifras representan una buena noticia, aún están lejos de ser relevantes para provocar una disminución de la contaminación ambiental.

Por eso, señala que es necesario generar incentivos para que la venta de este tipo de vehículos avance de manera más rápida, para terminar con el atraso de Chile en la materia en comparación a otros países desarrollados. "Obviamente, la gente de manera espontánea no se comprará un auto híbrido ni menos eléctrico. Por lo tanto,

tiene que haber una política de apoyo e imitar fundamentalmente los países del norte de Europa", afirma. "Se puede permitir pagar una patente más barata o que una parte del costo del auto sea financiado por el Estado, rebajar el impuesto o impulsar el comodato. Hay muchas fórmulas", señala. Este año, las ventas de automóviles híbridos y eléctricos representan solo un 0,25% del mercado total de vehículos en el país. En ese sentido, plantea que otra opción para generar un mayor impacto en la contaminación es impulsar con fuerza el ingreso de buses del transporte público con estas características. "Tendríamos que partir por la locomoción colectiva, porque los buses están todo el día en la calle, ocho o diez horas al día. Un automóvil particular se usa muy poco y el impacto de este en la contaminación es muy pequeño, comparativamente", sostiene. "Ahora, si las baterías se recargan con energía proveniente del petróleo, no se evita la contaminación", advierte. Finalmente, indica que es más simple mantener un automóvil eléctrico o híbrido que uno que no tenga estas características. "La parte eléctrica es muy fácil de mantener y un auto totalmente eléctrico tiene muchos menos piezas que un vehículo a bencina o petróleo. Por eso es que en Valparaíso aún se ven buses eléctricos que tienen más de 60 años, pero todavía funcionan", concluye. Relacionado

Experto advierte que es necesario generar políticas para impulsar la electromovilidad

miércoles, 27 de junio de 2018, Fuente: Diario Sustentable

El especialista en electroquímica y académico de la Universidad de Santiago, Dr. José Zagal, sostiene que el aumento de 193% en la venta de automóviles híbridos y eléctricos aún es insuficiente para generar una disminución en la contaminación. Para solucionar el retraso del país en la materia, señala que se deben estudiar alternativas como subsidiar los costos de estos vehículos, permitir una patente más barata o rebajar el impuesto al que están afectos. La Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) reveló que entre enero y mayo se comercializaron 421 unidades nuevas de autos híbridos y eléctricos en Chile, lo que representa un aumento de un 193% en comparación a igual periodo de 2017. Para el experto en electroquímica y académico de la Universidad de Santiago, Dr. José Zagal, a pesar que las cifras representan una buena noticia, aún están lejos de ser relevantes para provocar una disminución de la contaminación ambiental. Por eso, señala que es necesario generar incentivos para que la venta de este tipo de vehículos avance de manera más rápida, para terminar con el atraso de Chile en la materia en comparación a otros países desarrollados. "Obviamente, la gente de manera espontánea no se comprará un auto híbrido ni menos eléctrico. Por lo tanto, tiene que haber una política de apoyo e imitar fundamentalmente los países del norte de Europa", afirma. "Se puede permitir pagar una patente más barata o que una parte del costo del auto sea financiado por el Estado, rebajar el impuesto o impulsar el comodato. Hay muchas fórmulas", señala. Este año, las ventas de automóviles híbridos y eléctricos representan solo un 0,25% del mercado total de vehículos en el país. En ese sentido, plantea que otra opción para generar un mayor impacto en la contaminación es impulsar con fuerza el ingreso de buses del transporte público con estas características. "Tendríamos que partir por la locomoción colectiva, porque los buses están todo el día en la calle, ocho o diez horas al día. Un automóvil particular se usa muy poco y el impacto de este en la contaminación es muy pequeño, comparativamente", sostiene. "Ahora, si las baterías se recargan con energía proveniente del petróleo, no se evita la contaminación", advierte. Finalmente, indica que es más simple mantener un automóvil eléctrico o híbrido que uno que no tenga estas características. "La parte eléctrica es muy fácil de mantener y un auto totalmente eléctrico tiene muchos menos piezas que un vehículo a bencina o petróleo. Por eso es que en Valparaíso aún se ven buses eléctricos que tienen más de 60 años, pero todavía funcionan", concluye. Relacionado