LITORALPRESS

Fecha: 19-05-2023 **Visitas:** 1.478 **Favorabilidad:** No Definida
Fuente: El Democrata **VPE:** 4.951
Título: **Instantánea: Reglas para puntos de recarga de vehículos eléctricos en Chile**

Link: https://www.eldemocrata.cl/instantanea-reglas-para-puntos-de-recarga-de-vehiculos-electricos-en-chile/

El Ministerio de Energía de Chile ha introducido legislación secundaria sobre estándares e interoperabilidad de puntos de carga de vehículos eléctricos. El concepto de interoperabilidad se detalla en la Ley de Eficiencia Energética N° 21305, que ingresó a los estatutos en 2021, y esencialmente ordena la creación de un Plan Nacional de Eficiencia Energética. Las reglas se enmarcan en un impulso más amplio para ayudar a garantizar que los propietarios puedan cargar sus automóviles en cualquier momento en el orden público, lo que a su vez estimula la adopción. La legislación secundaria, que entrará en vigor en 18 meses, establece que la Autoridad Reguladora de Electricidad y Combustibles mantendrá una base de datos de puntos de carga públicos. Los operadores de puntos de carga públicos deberán proporcionar, en tiempo real, el estado de sus cargadores y conectores, mientras que los proveedores de servicios deben informar sobre las tarifas que se cobran. La base de datos contendrá información sobre el propietario, operador y proveedor del servicio de cada punto, e información que podrá ser intercambiada cobrando a los operadores del sistema. Chile cuenta con tres tipos principales de conectores de carga para vehículos eléctricos, que cumplen con los estándares europeos, estadounidenses y japoneses. Las reglas detalladas de infraestructura de envío se establecen en el Documento Técnico Número 15 de la Comisión de Bolsa y Valores de EE. UU. Mientras tanto, la SEC publicará los datos de disponibilidad, operación y uso del cargador, por unidad individual y grupo de operadores.

La agencia ya ofrece al público una aplicación para teléfonos inteligentes, conocida como EcoCarga, que muestra la ubicación de los puntos de carga en el país y brinda datos que incluyen el estado del cargador, el precio y el tipo de conector.

READ Hipotermia, sequía y 5.000 km a pie: migrantes venezolanos arriesgan su vida por un futuro mejor | La legislación secundaria estipula que la infraestructura de carga debe diseñarse, construirse, instalarse, operarse, mantenerse y repararse de conformidad con las normas y reglamentos pertinentes, que ya se han establecido. En cuanto a los pagos, cuando el modelo descrito sea similar al de las gasolineras convencionales, los clientes deberán poder utilizar al menos uno de los siguientes métodos: efectivo, tarjeta bancaria o pasarela de pago. Los proveedores de servicios también pueden ofrecer métodos adicionales.

Por su parte, los proveedores de servicios de envío están obligados a establecer canales de comunicación con los usuarios, como plataformas digitales y puntos físicos de atención al cliente, para brindarles información sobre gustos o precios, servicios prestados y gestión de reclamos.

“La nueva regulación de interoperabilidad permitirá a los usuarios cargar sus autos en cualquier punto de carga que cumpla con los estándares aplicables y donde esté disponible el conector tipo vehículo”, **Luis Gutiérrez**, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la **Universidad Adolfo Ibáñez** (**UAI**), dijo a BNamericas.

En este sentido, cabe señalar que hay una variedad de tipos de conectores, y los proveedores de varios puntos de carga públicos no están obligados a tener todos, pero deben informar a la nueva plataforma de interoperabilidad de la SEC qué tipo de cargador y conector ellos tienen. » Gutiérrez (en la foto), también investigador del Centro de Transferencia de Conocimiento y Transición Energética de la **UAI** y del Centro de Investigación de Energía Solar SERC de Chile, señaló el contexto más amplio.

En una respuesta por correo electrónico, dijo: «La interoperabilidad de los puntos de carga es fundamental para la democratización del acceso a la movilidad eléctrica, ya que proporciona reglas claras para los desarrolladores de proyectos e información relevante para los usuarios del sistema a través de plataformas digitales.

A través de esta regulación, se espera que sea capaz de acelerar y contribuir al desarrollo de la movilidad eléctrica, principalmente en el sector del vehículo privado (las flotas pueden contar con puntos de carga privados, como transformadores eléctricos), y de esta forma seguir avanzando en la descarbonización del transporte, tal y como recoge el Consejo Nacional. Estrategia para la Movilidad Eléctrica”. READ Banco de Chile (NYSE: BCH) basado en una recomendación de consenso de "compra moderada" por parte de las casas de bolsa Las empresas a la vanguardia de los servicios públicos de movilidad eléctrica incluyen a Enel Chile, Engie, Colbún y el holding diversificado Copec. Puntos de recarga especiales, venta de coches Las reglas también están definidas para puntos de recarga especiales.

Los propietarios de infraestructuras privadas que pueden programarse para cargar durante las horas en que la demanda de electricidad en la red es baja, o que pueden bombear electricidad de la batería de un automóvil al sistema eléctrico nacional, deben informar a la Compañía de Electricidad de Arabia Saudita.

La Ley de Movilidad Eléctrica y Almacenamiento de Energía de Chile, aprobada el año pasado y pendiente de legislación secundaria, establece que los vehículos eléctricos pueden almacenar energía y bombearla a la red. Los propietarios de infraestructura privada también pueden solicitar la prestación de servicios al público, pero deben cumplir con las normas pertinentes.

En 2021, el gobierno lanzó una Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, que prohíbe la venta de vehículos ligeros y medianos con motor de combustión interna y maquinaria móvil a partir de 2035, incluidos autobuses y taxis. El desafío es reducir los costos unitarios, que se espera que bajen a medida que bajan los precios de las baterías, y construir la infraestructura de carga. El estacionamiento de vehículos eléctricos livianos en Chile está creciendo lentamente, con taxis y comercio electrónico entre los primeros en adoptarlo. De enero a abril, las matriculaciones de vehículos de bajas y cero emisiones aumentaron un 17% interanual hasta las 2.080 unidades, según datos de la Cámara de la Industria Automotriz Anac. El registro de vehículos totalmente eléctricos aumentó un 91% a 550 unidades. El número de híbridos enchufables vendidos disminuyó un 50% hasta los 95. READ Olvidado en medio de residuos tóxicos: vertedero de Suecia lo exportó a Chile El año pasado se vendieron 1.295 coches eléctricos, un 133% más. Xènia Nuncio «Beer ninja. Experto en redes sociales sin complejos. Fanático de la web. Geek de Twitter. Pensador galardonado. Estudiante».