LITORALPRESS

Fecha: 13-03-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo A
Tipo: Noticia general
Título: Subsidios a vehículos eléctricos

Pág. : 3
Cm2: 222,5
VPE: $ 2.923.042

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Subsidios a vehículos eléctricos

Este año llega a su fin el beneficio del que gozaron en 2023 y 2024 los vehículos eléctricos privados, los que quedaban exentos de pagar el permiso de circulación. Ahora deberán costear un 25% del valor total, porcentaje que irá aumentando con el correr de los años hasta llegar al 100%. Sin embargo, ya que las ventas no han sido las que se esperaban, las automotoras proponen que el no pago del permiso se extienda por dos años más.

Pero esta no es la única ayuda con que cuenta este sector: se puede postular a un subsidio de un 20%, o hasta US$ 10.000, para comprar un vehículo eléctrico, y también existen créditos a tasas preferenciales del Banco del Estado. Otro programa es el de recambio de taxis por eléctricos, que subsidia montos de entre 12 y 16 millones de pesos, y además están los buses eléctricos, que han sido exitosos en reducir la contaminación y dan un buen servicio a los usuarios del transporte público.

El Gobierno debe decidir si hay que incentivar la instalación de electrolineras y si es necesario extender los subsidios existentes.

En 2024 se vendieron 4.500 automóviles eléctricos, un aumento de casi 200% respecto de 2023, pero la base de comparación es muy baja. Por su parte, el programa de recambio de taxis ha alcanzado el modesto número de 140 vehículos. En resumen, el efecto de los programas no ha estado a la par de las expectativas.

Determinar si conviene extender el subsidio depende de comparar los beneficios con los costos del programa. Los vehículos eléctricos no emiten gases contaminantes, lo que mejora la calidad de vida y la salud en las ciudades. Asimismo, reducen la emisión de gases de efecto invernadero, lo que ayuda a cumplir los compromisos del Estado de descarbonizar la economía.

Desde el punto de vista de sus usuarios, el costo de operación y mantenimiento es menor que el de los automóviles convencionales. El problema es el mayor valor inicial de los vehículos eléctricos, lo que disuade a potenciales interesados. Los taxistas son los mayores beneficiados con el menor costo por kilómetro, dada la distancia que recorren diariamente. De todas maneras podrían requerir subsidios para compensar así el mayor costo de los autos.

Un segundo problema para los interesados en estos vehículos es que la red de cargadores eléctricos es poco densa. Los conductores, en viajes largos, no pueden confiar en que podrán recargar sus vehículos. Este costo es un disuasivo que se combate con subsidios. Mientras no haya suficientes vehículos eléctricos para que sea rentable instalar redes de cargadores, es posible que se requiera un incentivo para esto. De lo contrario, habrá que esperar una masificación de este tipo de vehículos para resolver este dilema.

En conclusión, la pregunta que debe responder el Gobierno es si hay que incentivar la instalación de electrolineras en cantidad suficiente para que esta deje de ser una consideración negativa al momento de adquirir uno de estos autos, y también si extender o no los subsidios existentes hasta que se alcance la masificación de los vehículos eléctricos. De la respuesta a estas preguntas depende cumplir con los planes de descarbonización del transporte a los que se ha comprometido el Estado.