

Las razones detrás de la escasa venta de vehículos eléctricos en Tarapacá

A pesar de ser una alternativa ecológica y económica a largo plazo, la venta de este tipo de automóviles no logra instalarse de forma plena entre los tarapaqueños, que por múltiples factores, siguen quedándose con el sistema de combustión.



Jorge Muñoz Geraldo

Principalmente usados y provenientes de Japón, los vehículos eléctricos ya son parte de la oferta automotriz de la región, sumando más curiosos que compradores. Interés por estos automóviles que reducen en un 73% las emisiones de CO2 respecto a los de gasolina, que pareciera verse detenido por factores como la falta de infraestructura que permita su carga, talleres especializados e incertidumbre por la vida útil de las baterías, sumado a la extensa geografía de Tarapacá.

Respecto a los costos, cargar uno de estos vehículos eléctricos puede bordear aproximadamente los \$10.800 a \$14.000 por ciclo, lo que se traduce en un costo estimado de \$25 a \$35 por kilómetro. Cifra mucho menor a los cerca de \$127 por kilómetro en vehículos a combustión.

El jefe de operaciones y Comex de Zofri Iquique para la automotora Yusic, Jorge Inostroza, señala que existe un interés incipiente por dos tipos de clientes: de altos ingresos y con conciencia ambiental y los que buscan ahorrar en combustible.

“También se ha observado un interés real por parte de empresas que buscan proyectar una imagen moderna y sustentable. Sin embargo, en la mayoría de los casos este interés no se traduce en una compra inmediata, sino más bien en cotizaciones, consultas y procesos de evaluación a mediano plazo”, expresa.

Inostroza explica que en Tarapacá la mayoría de los vehículos eléctricos y híbridos que llegan a Tarapacá son usados y no ue-

vos. “Principalmente ingresan vía Zona Franca, a través de importadores locales, con origen mayoritariamente desde Japón, especialmente en el caso de vehículos urbanos híbridos y eléctricos compactos. Respecto de los vehículos nuevos que ingresan por la misma vía, una parte importante proviene de China, dada su creciente participación en el mercado de la electromovilidad, especialmente en vehículos 100% eléctricos. También existen importaciones desde Corea del Sur y, en menor medida, desde Europa”, dice.

Si bien, reconoce que la compra de vehículos eléctricos va en aumento en Tarapacá, sigue teniendo una baja penetración en el mercado local en comparación con los automóviles tradicionales. “Esto se debe principalmente a su mayor valor inicial frente a los vehículos usados convencionales, a la oferta aún limitada en concesionarios locales y a una infraestructura de carga que resulta insuficiente para generar mayor confianza en el usuario”, aclara.

RAZONES

Pero, ¿qué imposibilita la masificación de su uso? Según Jorge Inostroza se debe a la escasez de puntos de carga pública, la prácti-

camente inexistente cobertura de carga en rutas y localidades del interior, y la falta de talleres especializados en la región. A esto se suman, asegura, “la incertidumbre sobre la autonomía real, las dudas respecto a la vida útil de las baterías y la ausencia de incentivos tributarios, estatales o municipales que impulsen su adopción”.

“Los desafíos son claros y totalmente abordables en el corto y mediano plazo, pero requieren coordinación público-privada. Es fundamental desarrollar infraestructura de carga tanto pública como privada, generar incentivos locales reales como beneficios tributarios, facilidades en permisos de circulación o estacionamientos, y adaptar las normativas a la realidad de los vehículos eléctricos y híbridos usados importados en la región”, enfatiza el jefe de operaciones.

Proyectando la convivencia entre vehículos eléctricos, híbridos y tradicionales, Inostroza comenta que “Tarapacá cuenta con una ventaja estratégica relevante: su alta radiación solar, ideal para vincular electromovilidad con energías renovables, generando condiciones favorables para el desarrollo de flotas eléctricas, como taxis de aeropuerto, transporte público y privado de pasajeros, y empresas de reparto urbano”.

AUTORIDAD

Desde la Seremi de Energía de Tarapacá, informaron que en términos de implementación, actualmente la región cuenta con ocho puntos de carga en operación, acción enmarcada en el Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública para la Macrozona Norte.

“En una región de distancias largas como Tarapacá, la clave para escalar esta viabilidad es asegurar puntos de carga estratégicos, especialmente carga rápida en tramos interurbanos y carga operativa en terminales, de modo que la autonomía y los tiempos de recarga se integren de forma segura y eficiente a la movilidad diaria”, puntualiza la seremi de Energía de Tarapacá, Séfora Sidgman.

“El desafío que viene es claro y requiere decisión: acelerar la expansión de carga interurbana, fortalecer incentivos y regulaciones habilitantes, consolidar servicios técnicos locales y profundizar acuerdos público-privados que cierran brechas territoriales. Nuestro compromiso es que la transición energética se viva en el territorio, con soluciones reales y beneficios visibles”, agregó la autoridad.

“En una región de distancias largas como Tarapacá, la clave para escalar esta viabilidad es asegurar puntos de carga estratégicos, especialmente carga rápida.”

Séfora Sidgman, seremi de Energía de Tarapacá

