LITORALPRESS

Fecha: 28-06-2025
Medio: El Mercurio de Calama
Supl. : El Mercurio de Calama
Tipo: Noticia general
Título: "San Pedro de Atacama tiene precios que son 150% mayores al Sistema Eléctrico Nacional"

Pág. : 6
Cm2: 655,9
VPE: $ 730.711

Tiraje: 2.400
Lectoría: 7.200
Favorabilidad: No Definida

ENTREVISTA. **LUIS FELIPE RAMOS,** subsecretario de Energía y proyecto que perfecciona los sistemas medianos eléctricos:

"San Pedro de Atacama tiene precios que son 150% mayores al Sistema Eléctrico Nacional"

Cristián Venegas M.
cvenegas@mercuriocalama.cl

Esta semana, el subsecretario de Energía, Luis Felipe Ramos, llegó hasta la Región de Antofagasta para lanzar en Calama el Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública (PMICP), difundir la licitación Corredores Verdes, y entregar 10 vehículos del programa Mi Taxi Eléctrico Antofagasta, como parte de una serie de iniciativas que lidera el ministerio para impulsar la electromovilidad.

La autoridad de Gobierno, además, viajó hasta San Pedro de Atacama para dialogar con el alcalde Justo Zuleta, sobre el proyecto de ley que perfecciona los sistemas medianos eléctricos, lo que podría beneficiar directamente a la comuna, que actualmente posee un sistema aislado, el que se caracteriza por tener muchísimas garantías menos. A todos estos puntos se refirió el personero.

¿En qué consiste el Plan Maestro de Carga Pública?

-Es importante señalar que para que la electromovilidad pueda desarrollarse, de acuerdo a las metas que tenemos, entre ellas el que para el 2035 se deje de vender vehículos menores a combustión; se necesita generar un ecosistema favorable, como la infraestructura de carga de acceso público. En este caso, nos estamos refiriendo a la necesidad de tener una serie de electrolineras de carga rápida a una distancia de 100 kilómetros, para que se puedan desplazar los vehículos eléctricos.

Esto, porque hemos constatado que, cerca del 77% de la infraestructura de carga se encuentra en la Región Metropolitana, y en lo que se refiere a la Macrozona Norte, existen distancias muy largas entre las ciudades. Por lo tanto, este Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública, lo que viene a hacer es a desarrollar de forma más eficiente y eficaz la infraestructura de carga, para que los vehículos eléctricos puedan desplegarse entre las ciudades y los pueblos de las regiones de Arica y Parinacota hasta Atacama.

7.000
millones de pesos serían invertidos al 2035 en la red de cargadores eléctricos de la Macrozona Norte.

2025
el proyecto que perfecciona los sistemas medianos eléctricos finalizaría su tramitación durante el año.

¿Qué tan importante será la participación del sector privado en la materialización de este Plan?

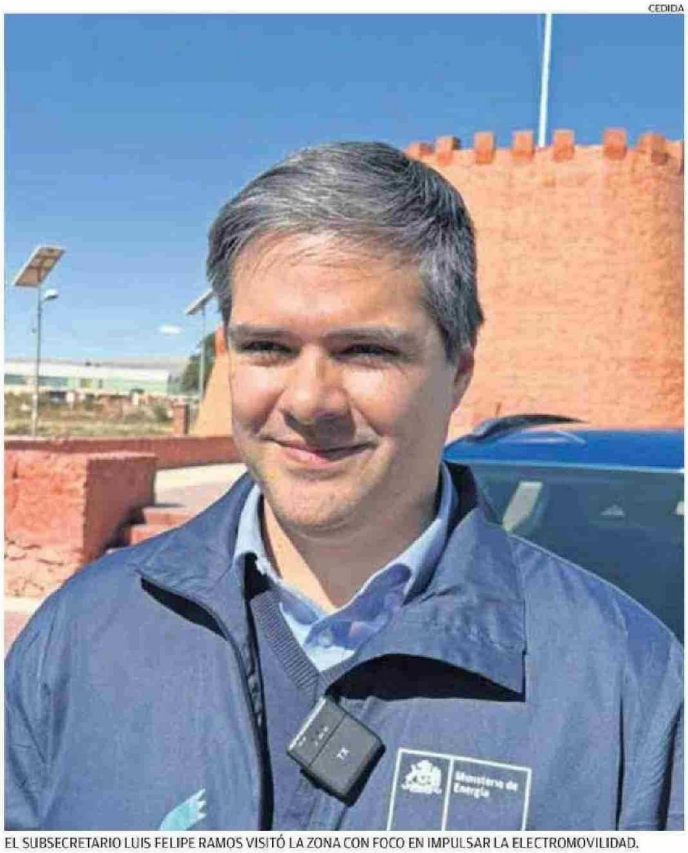
-Este Plan Maestro, si bien lo lidera el Ministerio de Energía, fue desarrollado para que también participen una serie de otros entes públicos, como el Ministerio de Transportes, el de Obras Públicas, porque es muy importante para las próximas concesiones viales que contemplen la estructura de carga, pero también esto ha sido realizado con el sector privado y con la academia, me refiero a la universidad, además de una participación ciudadana.

Esto, porque no solamente necesitamos definir los lugares dónde estar, sino que también movilizar a la infraestructura y a las inversiones privadas, porque son los privados los que van a, en definitiva, hacer que este Plan Maestro de Infraestructura de Carga sea una realidad, porque posteriormente habrá una licitación de Corredores Verdes, que es básicamente una licitación para poder establecer distintas electrolineras. Lo que se estima, es una inversión de cerca de 7.000 millones de pesos para toda la Macrozona Norte.

¿La Carga Rápida es la última tecnología en electrolineras?

-La primera infraestructura de carga que ha llegado, fue de primera generación, y la segunda es la de carga rápida, que es la que básicamente se está implementando, y que ya tenemos en el transporte público, tanto a nivel de transporte público mayor de buses eléctricos, como también de automóviles o taxis eléctricos, y justamente lo que necesitamos para que pueda penetrar de mejor forma la electromovilidad es que la infraestructura sea de carga rápida, para que rápidamente puedan cargar el vehículo entre las distintas distancias. E insisto, la idea es que no exista más de 100 kilómetros entre distintos puntos de carga, porque de acuerdo a las estimaciones que tenemos de la autonomía de los vehículos, esa es la distancia que nos permitiría, básicamente, estimular que los vehículos eléctricos se puedan desplegar por toda la zona Macrozona Norte.

CEDIDA



EL SUBSECRETARIO LUIS FELIPE RAMOS VISITÓ LA ZONA CON FOCO EN IMPULSAR LA ELECTROMOVILIDAD.

¿Qué otros programas o iniciativas están desarrollando?

-Hay dos líneas con las que estamos trabajando: Una, del Ministerio de Transporte con los buses eléctricos que empezaron a llegar en 2023, y que también han llegado a la Región de Antofagasta. Por otra parte, el transporte público menor, que se refiere a los taxis o colectivos eléctricos, que lo desarrollamos como Ministerio de Energía, con fondos del Gobierno Regional, que es una iniciativa en donde lo que buscamos es subsidiar un recambio de vehículo o taxi a combustión, a bencina básicamente, por un taxi eléctrico. Se financia aproximadamente 15 millones de pesos para la adquisición de un taxi eléctrico y además se instala en el domicilio del taxista, una infraestructura de carga rápida, para que durante la noche puedan cargar su vehículo.

Entonces, mediante esta iniciativa lo que buscamos es atacar la penetración de la electricidad. Por una parte, estimulando el ingreso de nuevas flotas de vehículos eléctricos para el transporte público y por otra parte estableciendo también la infraestructura de carga pública que sea la que tanto al interior de la ciudad, pero también entre las ciudades, pueda ir estimulando el desarrollo de electricidad.

Solamente a modo de ejemplo, muchas mineras están interesadas también en hacer un recambio de sus vehículos o flotas por vehículos eléctricos, porque también tienen sus metas de carbono neutralidad o de emisión de gases de efecto invernadero y, por lo tanto, que ellos conozcan y también ayuden a establecer infraestructura de carga rápida a lo largo y entre medio de las ciudades es algo que vemos que puede ser un socio estratégico para el desarrollo de la electromovilidad en la región.

PROYECTO DE LEY

Con el alcalde de San Pedro abordaron el proyecto de ley que perfecciona los sistemas eléctricos medianos ¿qué nos puede contar sobre esa iniciativa?

-El proyecto de ley se refiere a los sistemas medianos y también a los sistemas aislados, que son sistemas eléctricos más pequeños, que tienen normas distintas y que no están interconectados al Sistema Eléctrico Nacional (SEN).

Actualmente San Pedro es un sistema aislado. Eso significa, entre otras cosas, que no le aplica la fijación de precios, básicamente tarifas, como sí ocurre en los sistemas eléctricos medianos y también en el SEN. Tampoco tienen una obligación de cumplir con la continuidad ni la calidad del servicio, y que es fiscalizado por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC).

Entonces, este proyecto de ley lo que hace es establecer un tránsito para que sistemas eléctricos, como el de San Pedro o de Atacama, puedan avanzar hacia un sistema mediano, lo cual le permitiría, entre otras cosas, tener acceso a los distintos beneficios de precios o subsidios que entrega el SEN, por ejemplo, el subsidio eléctrico que estamos entregando como Ministerio de Energía, pero también algunos descuentos que se dan para evitar que existan diferencias de tarifas muy grandes entre las distintas ciudades, y eso es algo que actualmente solo beneficia al SEN.

Con este proyecto de ley, lo haríamos extensivo al sistema mediano, y en la medida que San Pedro transite de ser un sistema aislado a un sistema mediano, podría acceder a estos beneficios. Esto implicaría que bajarían las cuentas de la electricidad de manera importante. Hay que recordar que San Pedro tiene precios que son 150% mayores al SEN, y eso permitiría que San Pedro quedara con los precios dentro del promedio, pero además también tendría la supervisión de la SEC que estaría verificando la calidad del servicio y el conjunto de normas técnicas de seguridad. Por lo tanto, este proyecto de ley, además de permitir que San Pedro de Atacama pueda avanzar a ser un sistema eléctrico mediano, también va a permitir que en el proceso de tránsito pueda acceder a fondos regionales que le permitan apalancar las inversiones necesarias, para poder hacer este tránsito desde un sistema aislado a un sistema mediano.

3225531