

Lenta transformación

Lenta ha sido hasta ahora la penetración en Chile de vehículos enchufables (híbridos PHEV y 100% eléctricos), a una velocidad incluso menor que en otros países de América Latina que, atendido su ingreso per cápita, deberían tener, en teoría, más dificultades para incorporarlos. Frente a ello, las empresas del sector acusan la ausencia de políticas de fomento. Así, además de estimar insuficientes los incentivos tributarios, cuestionan la falta de planes para instalar puntos de carga a lo largo del país, especialmente en las autopistas concesionadas, en las áreas de descanso de las carreteras y en aeropuertos.

Efectivamente, las dificultades para cargarlos son uno de los mayores obstáculos a la expansión del parque enchufable.

Hay que considerar, además, que la velocidad de carga depende de la potencia del cargador. Los cargadores públicos usuales tienen una potencia de 22kW, que pueden tardar horas en cargar un automóvil con una batería de 50kW. En un cargador de 180 kW, ese tiempo puede reducirse a 20-30 minutos, y menos si solo se recarga parte de la capacidad. En cualquier caso, sin una red extensa de cargadores de alta potencia, es difícil que un automóvil puramente eléctrico pueda competir con las alternativas híbridas o de combustión interna, salvo en una ciudad y sus alrededores. Es por ello que por ahora son más apropiados para taxis y camiones de reparto (o para familias con más de un automóvil), en que sus menores costos de operación y mantenimiento compensan esa desventaja.

Con todo, una red financiada por el Estado no es necesariamente la solución, porque es fácil equivo-

car la tecnología o pagar demasiado por ella. En cambio, sí serían útiles medidas más focalizadas. Por ejemplo, promover su instalación en las zonas de descanso de las carreteras y tal vez subsidiarlos en zonas aisladas del territorio. Además, se debería modificar la normativa de construcción de edificios, habilitándolos para la conexión de autos eléctricos. Y en el caso de los edificios antiguos, permitir que copropietarios puedan instalar sistemas de carga, asumiendo ellos sus costos. Esto eliminaría un obstáculo relevante para un sector importante de la población.

Por ahora, los híbridos PHEV seguirán representando una combinación especialmente atractiva. Esto, pues permiten desplazar-

se por la ciudad en modo 100% eléctrico y también realizar viajes largos, aprovechando el menor consumo de combustible. Sus ventajas son, sin embargo, temporales, porque el cambio tecnológico en la capacidad de las baterías es rápido, y la progresiva expansión de cargadores eliminará los actuales problemas de los eléctricos y universalizará sus beneficios: no solo no contaminan y tienen gastos de mantenimiento y de costo por km recorrido mucho menores, sino que además son más ágiles, silenciosos y maniobrables.

Pero esa masificación requerirá inversiones cuya materialización demanda a su vez cambios legales. Y aunque es un tema que ha estado discutiéndose desde hace años, no ha habido avances durante este gobierno, pese a que el reemplazo de los combustibles fósiles ha sido una bandera a menudo reivindicada por su base política.

*Las dificultades de carga
conspiran contra la
expansión del parque de
vehículos eléctricos.*