

Incentivos incluyen no pago de IVA, peajes liberados y cargadores rápidos cada 50 kilómetros

Qué hizo Noruega para que el 79,6% de los vehículos nuevos fueran eléctricos

Especialistas dicen que comprar un eléctrico allá puede salir más barato que un auto convencional y destacan que en Chile solo hay un beneficio tributario de corta duración.



FRANCISCA ORELLANA

Un ranking de la plataforma de análisis económico Bloomberg Green reveló que Noruega tiene la mayor penetración de vehículos eléctricos en relación con la cantidad total de automóviles vendidos. Según el informe, al cuarto trimestre del 2023 se vendieron 25.028 eléctricos, lo que representa el 79,6% del mercado de autos nuevos.

En la lista sigue Islandia, con 58,4% de la participación (3.507 unidades) y Dinamarca, con 44,9% de las ventas totales (21.890 eléctricos).

El informe identificó a 31 países del mundo que sobrepasaron el 5% del mercado de los autos nuevos para los eléctricos. Corey Cantor, analista de vehículos eléctricos de BloombergNef, indicó al sitio Autoblog.com que ese porcentaje es el punto de inflexión luego del cual se aceleran las ventas.

"Una vez que se producen suficientes ventas, se produce una especie de círculo virtuoso", dijo.

Las personas comienzan a ver los eléctricos a la par de los vehículos convencionales y se estimula la oferta y demanda. Los fabricantes están más dispuestos a invertir en el mercado y la infraestructura de carga se expande a un buen ritmo, observó.

"Noruega, Islandia y Dinamarca son líderes porque tienen varias cosas en común. Primero, tienen un alto poder adquisitivo, están dentro del top ten de ingreso per cápita, lo que hace que, junto a combinación de políticas de gobierno favorables, más la conciencia ambiental de la población, se disparen

La red de cargadores en Noruega es un lujo del que Chile carece: tienen 16.000 puntos.

las ventas de vehículos eléctricos", explica Javier Pereda, coordinador Docente de Postgrado del Departamento de Ingeniería Eléctrica de la Universidad Católica.

¿Qué hizo Noruega en particular? Detalla que el país tiene poco más de 5.457.000 de habitantes, una población similar a la de Santiago.

"Tienen fondos necesarios para ofrecer subsidios. El gobierno ofrece subsidios para la compra de vehículos y tarifas de peajes reducidas. Fueron muy agresivos en esto, cuando quitaron algunos beneficios, la venta disminuyó y tuvieron que reponerlos. El país puede gastar en aquello, pero Chile tiene urgencias en otros sectores, tiene que utilizar los fondos para salud, por ejemplo, y no para la compra de vehículos", plantea Pereda.

Hasta enero de 2023, todos los vehículos eléctricos estaban exentos de pagar el 25% de IVA y se hizo un cambio para que pagarán el gravamen solo las unidades que superan los 45.000 euros.

"Tampoco pagan peajes en carreteras, no pagan o tienen una reducción de pago por estacionamiento y poseen pistas exclusivas para vehículos eléctricos. Estas iniciativas han provocado que el avance hacia la electromovilidad sea mucho más ágil, efectiva y con menor efecto en el bolsillo de las perso-

nas", destaca José Rodríguez, director del Centro de Transición Energética Universidad San Sebastián.

Hernán Nilo, docente del diplomado de Electromovilidad de la Universidad de Santiago y gerente general Sisercom Global, acota que han sido tantas las ayudas estatales y tributarias que comprar un Tesla Model 3 salía más económico que, por ejemplo, un Toyota Corolla.

"Eso también pasa en otros países. En Ecuador, comprar un Audi E-tron es más barato que un Audi Q8. Con los apoyos se da viabilidad para que las personas puedan comprar autos eléctricos", menciona.

Rodríguez agrega que en Noruega tienen una robusta infraestructura de carga: "Hay 16.000 cargadores y cargadores rápidos cada 50 kilómetros".

También valorizan los vehículos a combustión como chatarra.

"Te dan entre 5.000 euros (\$5.257.773) a 8.000 euros (\$8.412.437), lo que es fantástico. Puedes convertir autos más viejos e inseguros en un bono para un vehículo eléctrico. Pero allá hay un gran desarrollo económico, en Chile tenemos un auto por cada 3,6 habitantes y allá, un auto por cada dos habitantes", indica Diego Mendoza, secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

¿Y Chile?

El país se ha quedado rezagado en la compra de vehículos eléctricos, sin embargo, las ventas aumentan todos los años. Según ANAC, en 2020 se vendieron 157 unidades; en 2022, 1.295, y en 2023 se comercializaron 1.588 vehículos de bajas emisiones. Los 100% eléctricos solo representan el 0,46% del total de autos nuevos vendidos.

El problema, dicen los analistas, es que no hay incentivos tributarios para que las personas compren este tipo de vehículos, salvo la rebaja del pago del permiso de circulación en 100% que rige hasta este año y que irá subiendo gradualmente hasta 2031.

Es un problema, dice Nilo, porque es un incentivo necesario, más aún porque los vehículos llegan a un precio superior al que se venden en Europa.

"Hoy el incentivo lo está regulando el mercado y los fabricantes están llegando con modelos más económicos para que las personas piensen dos veces si se compran uno a combustión o uno eléctrico", dice.

Por ejemplo, llegó Renault Kwid E Tech, desde \$15.990.000; y este martes BYD estrenó el modelo de entrada Dolphin Mini que por esta semana cuesta \$19.990.000. También llegó la nueva marca china japonesa JIM (Jiangxi Isuzu Motors) que cuenta con camionetas y autos comerciales.