

AUNQUE NO SE HAN DADO A CONOCER PLAZOS:

MTT prepara proyecto de ley con atribuciones para dictar nuevo reglamento de retrofit

CRISTIÁN MÉNDEZ

La venta de vehículos cero y bajas emisiones va creciendo en el país. Según el reciente informe de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), durante agosto se inscribieron 612 automóviles híbridos auto-propulsados (HEV), 73 híbridos enchufables (PHEV) y 81 unidades de modelos ciento por ciento eléctricos (BEV).

Son cifras auspiciosas, que reflejan el interés de las personas por sumarse a la movilidad eléctrica, "pero el costo de este tipo de automóviles continúa siendo una barrera importante para aumentar de manera considerable los números", comenta Juan Andrés Zucco, un ingeniero mecánico que, como muchos de sus colegas, espera con ansias la aprobación de la normativa del retrofit.

Por mientras, Zucco puede realizar la transformación de su automóvil de combustión interna a eléctrico, ya que los kits necesarios se importan desde China y hay empresas en Chile que lo hacen. "El tema es que por ahora estos autos solo pueden ocuparse en caminos privados, porque al no tener revisión técnica, ya que las plantas no pueden revisarlos por una disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), no obtienen permiso de circulación", explica Gonzalo Pacheco, CEO de Movener, empresa que se dedica a la conversión de vehículos.

Tiempo de espera

¿Y cuánto habrá que esperar para poder andar por las calles y carreteras públicas en un automóvil reconvertido? Es una pregunta que hoy no tiene respuesta clara.

Juan Barichevich, director del Área Mecánica y Electromovilidad de Inacap, detalla que desde fines de 2021 existe un reglamento creado por el MTT que establece los requisitos para realizar el retrofit, "pero no está oficializado, no se ha aprobado", porque la Contraloría General de la República indicó que el ministerio no tiene dentro de sus facultades la supervisión y habilitación de talleres para realizar estas conversiones.

Ese vacío legal es el que se busca revertir, asegura Jorge Daza, subsecretario de Transportes, a través "de un proyecto de ley que otorgue al MTT una atribución legal de manera de poder autorizar talleres para la transformación de vehículos de combustión interna a propulsión eléctrica".

Una vez aprobado por el Poder Legislativo—continúa el secretario de Estado—, "el principal desafío será dictar un reglamento que establezca los requisitos y procedimientos que permitan intervenir los vehículos de forma segura". ¿Cuánto podría demorar esto? Daza es claro: "Si bien como MTT este tema es una de nuestras prioridades, los plazos exceden nuestra

Si bien el Gobierno elaboró una normativa que regula la transformación de autos de combustión interna a eléctricos, esta fue rechazada por la Contraloría General de la República porque, según argumentó, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no tiene la facultad para hacer la habilitación o supervisión de talleres de retrofit. Hoy lo que existe es un vacío legal en la materia, explican los expertos.

“El retrofit es uno de los caminos más rápidos y económicos para adoptar la electromovilidad”.

JUAN BARICHEVICH,
 director del Área Mecánica y Electromovilidad de Inacap

pilotos se va a avanzar más rápido", asegura.

Juan Barichevich tiene la plena convicción de que "el retrofit es uno de los caminos más rápidos y económicos para adoptar la electromovilidad y, con ello, asegurar el cumplimiento de los compromisos que han realizado los distintos gobiernos, empresas e instituciones para la adopción de la movilidad eléctrica en Chile. No obstante, la regulación es fundamental para resguardar seguridad y calidad".

Esta regulación debe abarcar cada uno de los pasos del proceso, "pero especialmente en los kits de conversión, que deben ser homologados y supervisados por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), tal como se hace con todos los vehículos que ingresan a Chile. Eso debe quedar muy bien establecido", advierte Nilo. Y agrega: "He tenido la oportunidad de conocer excelentes kits y otros que su seguridad y materiales están acordes a su bajo precio. Chile se caracteriza por una regulación robusta, que incluso es mirada por otros países. Esa tradición es la que hay que mantener para el retrofit y avanzar de manera segura pero ágil para acercar la electromovilidad a más personas".

Economía circular

Si hablamos de valores, la conversión puede ser hasta un 60% más barata que adquirir un auto eléctrico nuevo, que bordea los 30 millones de pesos en el caso de los más económicos.

"El kit de transformación de un citycar promedio, por ejemplo, con batería de litio está cercano a los 11 mil dólares (\$9.700.000 app), dependiendo del modelo del vehículo y la tecnología del kit", dice Gonzalo Pacheco.

A lo anterior se suma que el valor por kilómetro baja considerablemente, al igual que las mantenciones. Además, "con el retrofit dejas de fabricar un auto nuevo y eso es amigable con el planeta, ya que no consumes recursos y puedes aprovechar lo que está hecho dándole hasta un doble ciclo de vida cambiando los elementos necesarios. El retrofit se convierte en una anista de la economía circular aplicada a la movilidad, y eso es súper interesante", destaca el CEO de Movener.



Uno de los principales atractivos del retrofit es su potencial para democratizar la adopción de vehículos eléctricos. El costo promedio de convertir un automóvil puede ser hasta un 60% menor que adquirir uno eléctrico nuevo.

EN QUÉ AUTOS SE PUEDE HACER RETROFIT

El documento ingresado a la Contraloría y que no pudo cursarse será seguramente la base para el nuevo reglamento que se dictará una vez aprobado el proyecto de ley que prepara el MTT. Estos son algunos de sus contenidos.

¿Qué vehículos se pueden transformar? "Solo podrán ser transformados aquellos sin elementos o dispositivos de seguridad de control

electrónico, tales como sistema antibloqueo de frenos (ABS), sistema electrónico de estabilidad (ESP), sistema de tracción, airbag y/o sistemas de asistencia a la conducción; y para los que exista un kit eléctrico de transformación específico para la marca y modelo del vehículo. A esta relación biunívoca entre modelo y kit de transformación en adelante se le llamará "Par Modelo-Kit".

¿Qué características debe tener Par

Modelo-Kit? "Los vehículos transformados podrán circular siempre que el Par Modelo-Kit haya sido certificado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante el 'Ministerio', a través del Centro de Control y Certificación Vehicular, en adelante el '3CV', y se verifique con ocasión de las revisiones técnicas que el kit y sus componentes corresponden a aquellos certificados por el 3CV".

competencia".

En este punto, Hernán Nilo, académico del Diplomado de Electromovilidad de la Universidad de Santiago, llama a todo el ecosistema ligado al retrofit "a que opine sobre este marco regulatorio. La idea es que quienes conocen del tema en los diferentes ámbitos, desde la parte técnica, mecánica, los proveedo-

res de los kits de conversión y la academia, retroalimenten este proceso y lo hagan más robusto".

Pilotos en retrofit

Para el CEO de Movener, las intenciones de empujar el retrofit "existen y se notan, y en eso hemos avanzado como país", destaca. Lo

que falta, a su juicio, es "la red para contener esta nueva forma de hacer electromovilidad; falta la inversión para estar listos cuando suceda, porque hay que preparar los talleres, a los mecánicos, tener la capacidad para realizar la transformación de los vehículos de manera correcta y segura".

Para avanzar al respecto, Nilo

plantea al Gobierno generar, como lo hizo con el transporte público y los buses eléctricos, "pilotos en retrofit en vehículos livianos y medianos para obtener de ahí la información necesaria y regular. Estas "pruebas" entregarán los pros y los contras de cómo desarrollar la tecnología y acercarla de la manera más eficiente y segura a las personas. Generando