

ELECTROMOVILIDAD ACELERA EL PASO PARA CUMPLIR METAS

“Santiago es una de las ciudades con mayor flota eléctrica de buses a nivel mundial. De hecho, hoy por hoy, Santiago y Bogotá se disputan palmo a palmo el atributo de ser la ciudad fuera de China con la mayor cantidad de este tipo de buses y eso es una tremenda señal sobre el compromiso que como país tenemos con la sustentabilidad y el medio ambiente”, comenta el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz.

La presencia de 784 buses eléctricos y mil más que llegarán a la capital en los próximos meses, demuestra el avance firme de la electromovilidad en el país. A ello se suma, además, el mercado de vehículos eléctricos, que según el Informe de Ventas de Vehículos Cero y Bajas Emisiones, de la Asociación Nacional Automotriz de Chile, en marzo registró el mejor mes de la historia en ventas de vehículos livianos y medianos de este tipo, con 525 unidades comercializadas. Representa un crecimiento de 218% en relación al mismo mes del año anterior y cierra un primer trimestre con 1.234 unidades vendidas.

La necesidad por electromovilidad va al alza, dice José Tomás Larraín, product manager de Transportes de Dercoma: “Existe una tendencia más fuerte estos últimos años, hay mayor conciencia frente al cambio climático, un aumento de los puntos de recarga a lo largo del país y una oferta más

La capital es hoy una de las ciudades con mayor flota de buses eléctricos en el mundo. No obstante, los especialistas indican que para dar un impulso definitivo a la electromovilidad hay que aumentar las estaciones de carga, sobre todo en regiones.

POR FRANCISCA ORELLANA

variada de vehículos eléctricos en el mercado nacional, sumado a la fuerte alza en los combustibles”. Proyectan un 2022 con crecimiento, sobre todo en la categoría comercial, especialmente en lo que respecta a la última milla.

A ello ha ayudado el aumento de las estaciones de carga, área que debe seguir crecimiento. Según el ministro Muñoz, las cifras de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles hablan de que hay 243 instalaciones de acceso público con 593 conectores para vehículos.

“Hay que sumar las instalaciones privadas de terminales de buses o empresas que tienen sus propias flotas eléctricas. Es un número que debe crecer y mucho, pero también nos habla del interés que poco a poco se instala por la electromovilidad en el país”, afirma.

Larraín agrega que hoy es

posible encontrar puntos de carga en proyectos inmobiliarios, parques industriales, carreteras y otros lugares de acceso público: “Paulatinamente vamos a ver más cargadores e infraestructura a lo largo de Chile, que permitirá más viajes interregionales. Sería interesante ver mayores incentivos por parte del gobierno para que más personas y empresas puedan acceder a esta tecnología siguiendo ejemplos de otros países líderes en la materia”.

Potencial de crecimiento en electromovilidad hay, dice, Reinalina Chavarri, directora del Observatorio de Sostenibilidad de la Facultad de Economía y Negocios de la U. de Chile, ya que actualmente, el total de automóviles y buses eléctricos no alcanza aún el 10% del parque automotor global. Datos internacionales muestran que en 2021 se vendieron solo en China casi tantos vehículos eléctricos como los comercializados en todo el mundo, dice la académica: “La tendencia es global y allí Chile ha visto una oportunidad para enfrentar temas de contaminación del aire y el cambio climático comprometidos en acuerdos y metas Internacionales”.

100% de buses eléctricos en 2040 y que a 2050, el 58% de los vehículos particulares también lo sea: “Son objetivos ambiciosos, pero el contexto ambiental global nos impide evadirlos”, dice el ministro. Para este año proyectan ampliar la flota de buses eléctricos del sistema RED y acortar la brecha de electromovilidad en regiones.

Luz María García, gerente general de Sé Santiago Smart City, agrega que la alianza público-privada detrás de la estrategia y otros proyectos como Sé Santiago, ayudaron a que se avanzara en el tema. Además, hay un ciudadano más responsable y preocupado del medio ambiente que lo rodea, que también está empujando este crecimiento.

No obstante, el principal desafío es abordar una estrategia país, dice Chavarri, enfocada no solo en la venta de vehículos eléctricos, sino en “la adaptación al cambio climático y la eficiencia energética”, que abarque todo el país porque dinamizará sectores productivos, servicios, I+D y generará empleo. “Es un desafío que debe expresarse en un proyecto político con mayúscula. Hoy existen unas bases como punto de partida muy necesarias”, dice.

Es un impulso clave, a ojos de García, ya que aporta a la creación de un ecosistema llamado e-city, en donde interactúa la movilidad con alumbrado público eficiente, vigilancia pública y plataformas de video analítica, permitiendo “contar con una ciudad mucho más conectada y con mejor acceso a datos que permiten recoger información oportuna para una mayor eficiencia en la definición de políticas públicas”.

EL SECTOR TRANSPORTE TIENE EL COMPROMISO DE REDUCIR EN UN 30% SUS EMISIONES PARA 2030, USAR 100% DE BUSES ELÉCTRICOS EN 2040 Y QUE PARA EL AÑO 2050, EL 58% DE LOS VEHÍCULOS PARTICULARES TAMBIÉN LO SEA.



pressreader PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER PressReader.com +1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW



GIRO LIMPIO: LOS AVANCES EN LA CERTIFICACIÓN PARA UN TRANSPORTE EFICIENTE

Para cumplir con las repercusiones de las industrias en el medio ambiente, muchas empresas han optado por buscar certificaciones que validen sus compromisos con la Tierra. Una de ellas es Giro Limpio, un programa nacional voluntario, financiado por el Ministerio de Energía y administrado por la Agencia de Sostenibilidad Energética, que apunta a firmas transportistas, generadores de carga y operadores logísticos.

Carolina Parra, profesional del Equipo Giro Limpio, explica que el programa busca “certificar y reconocer los esfuerzos realizados por las empresas del rubro de transporte de carga en el ámbito de la sustentabilidad y la eficien-

Cada día son más las empresas de transporte que se comprometen con el país para reducir su consumo energético y sus emisiones de gases de efecto invernadero, para poder aminorar el impacto ambiental.

POR PAULINA SANTIBÁÑEZ

cia energética”. Las empresas que forman parte del programa deben “cumplir con los compromisos realizados en el ámbito de la eficiencia energética”, y actúan “proveyendo opciones de tecnología, servicios de eficiencia y ahorro de combustible, entre otros”, destaca la profesional.

Actualmente, dice Parra, “el rubro de los alimentos es el que

posee más cantidad de asociados con un 22,5%, seguido por el rubro de la construcción con un 19,7%”. En contraposición, la agricultura es el sector que menos certificaciones, con un 5,6% de socios certificados.

Responsabilidad social

Parra explica que “las metas de cambio climático son un gran

desafío que implican responsabilidades de todos los sectores”, en donde el transporte de carga es el más relevante ya que “se le asocia un 11% de emisiones de CO2e a nivel nacional”, lo que se debe considerar si se quieren alcanzar las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

A partir de ello, José Tomás Larraín, product manager de Transportes de Dercoma, señala que la industria tiene “la responsabilidad social de aportar desde una visión de economía circular para generar un ecosistema sostenible en el tiempo”.

En ese sentido, comenta que el programa Giro Limpio -del cual son parte- acompaña a las empresas “transportistas y proveedoras de vehículos de carga para que en el tiempo vayan mejorando la eficiencia de sus operaciones”, y a las empresas generadoras de cargas en que “aumenten progresivamente su carga movilizada en camiones certificados en Giro Limpio”.

Así, las empresas comprometidas reciben el “apoyo técnico del programa con la finalidad de mejorar sus operaciones”, explica Parra. Lo anterior sería una forma de “lograr reducir sus costos, aumentar su competitividad y reducir el impacto ambiental de sus operaciones”, añade.