



DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Energía

Energía

Financiamiento, garantías y mayor apoyo a operadores: las deudas para que despegue la electromovilidad en regiones

Hace cinco años, la alianza público privada entre Enel X, BYD y Metbus dinamizó la entrada de buses eléctricos en Santiago, que permiten ahorrar un 55% en los costos de operación.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Viernes 25 de noviembre de 2022 a las 04:00 hrs.



Foto: Julio Castro y Archivo



Metbus tiene la mayor flota de buses eléctricos en la Región Metropolitana y la más grande fuera de China. Si bien en 2017 adquirió las primeras dos máquinas, fue al año siguiente que dio el gran salto al sumar 100 más. De los 1.500 vehículos que opera actualmente, 441 son impulsados por esta energía.

El director de la empresa, Héctor Moya, repasa lo que han sido estos cinco años, señalando que “hasta los más críticos deben admitir que la cara de la ciudad cambió”. A su juicio, en este período se han derribado los mitos sobre los buses eléctricos. “Hemos cumplido nuestro plan de operación sin problemas y está en la mitad de su vida útil, que es una década. La duda de la industria era la duración y eficiencia, pero en Metbus estamos muy tranquilos. Creo que ahora sí los operadores están pensando en sacar sus equipos diésel para reemplazarlo por eléctricos”, agregó.

“Hay avances, pero falta que el gobierno le dé una vuelta a las licitaciones regionales porque son poco viables”.

Karla Zapata, Enel x Chile.

“En regiones sigue siendo un discurso ficticio, eso como está no prosperará porque está mal diseñado”.

Héctor Moya, director de Metbus.

“No hay que remover a los operadores, sino que apoyarlos a través de una figura organizada”.

Tamara Berríos, BYD Chile.

En concreto, los buses de Metbus han recorrido 80 millones de kilómetros y ahorrado 45 millones de litros de diésel. Justamente este último factor es uno de los de mayor peso para los operadores, porque el costo por kilómetro de un vehículo eléctrico es \$100, mientras que uno a base de petróleo llega a \$550.

A ello se suma que el valor cuota que se paga al Estado por bus en versiones eléctricas es \$550 mil mensual versus los \$3 millones de uno a diésel.



En 2018 se pronosticó que en 10 años todos los buses en la Región Metropolitana serían eléctricos y, a juicio de Moya, esa meta se ha ido cumplido de manera “sorprendente” indicando como uno de los factores que los distintos gobiernos han incentivado el proceso. “Con los datos que entregamos, los empresarios en Santiago no tienen otra alternativa que pensar en el modelo eléctrico. Sin embargo, en regiones sigue siendo un discurso ficticio, eso como está no prosperará porque está mal diseñado”, criticó.

¿El problema? La construcción de un terminal eléctrico oscila entre los US\$ 3 millones y US\$ 5 millones, dependiendo del tamaño. Actualmente los transportistas regionales no tienen una espalda financiera para esa inversión. “Enel vino a reemplazar la falencia de los bancos chilenos, por eso hay que discutir el financiamiento porque históricamente han sido muy cerrados”, expresó Moya.

La gerenta de Enel X Chile, Karla Zapata, comentó que están interesados en entregar financiamiento en regiones, pero que buscan que el Estado entregue más garantías a los operadores locales. “Hay avances, pero falta que el gobierno le dé una vuelta a las licitaciones regionales porque son poco viables. A diferencia de Santiago donde el Estado es garante del pago de las cuotas de buses, en regiones la única garantía que tienen es el cobro a los pasajeros”, agregó.

Zapata estima que el Estado debería subsidiar la construcción de terminales eléctricos para bajar las barreras de entrada y ponerlas al servicio de los transportistas regionales.

La ejecutiva de la compañía italiana reveló que BancoEstado y otras entidades chilenas están interesados en entrar en la carrera para dar crédito a flota. “Hay conversaciones para avanzar en alguno de los proyectos en curso. Esto se generó porque la última licitación fue en UF, a diferencia de las pasadas que eran en dólares, lo que provocó que los bancos locales miren el proceso. Antes nadie tenía interés”, dijo Zapata.

La country manager de BYD Chile, Tamara Berríos, coincidió que se necesita un rol más activo del gobierno para ayudar a los operadores regionales a “empresarizarse” y que el Estado sea un intermediario para la obtención de crédito. “No hay que remover a los operadores, sino que apoyarlos a través de una figura organizada. Eso fue un resultado positivo que dio el Transantiago, que las confederaciones armaron una estructura societaria”, dijo Berríos.



últimos cinco años y prevé que pronto se igualarán las tarifas.

Te Recomendamos



Generadora Metropolitana recibe aprobación para planta solar de casi US\$ 500 millones | Diario Financiero



David Friedman: "No puedo saber si Chile se va a convertir en Chilezuela" | Diario Financiero



Enel Green Power inicia construcción de proyecto eólico que incluye sistema de baterías para el almacenamiento de energía | Diario Financiero



La frenética alza de 1.200% en el precio del litio ahora se entibia por la cautela en el mercado de vehículos eléctricos de China | Diario Financiero



David Friedman: "Para llegar al anarcocapitalismo se sustituyen gradualmente las cosas que hace el gobierno por otras que se hacen de forma privada" |



Coordinador Eléctrico reafirma postura por arriendo de activos de firma renovable | Diario Financiero