

Panorama de la electromovilidad

De acuerdo con estadísticas de la Agencia Internacional de Energía al cierre de 2023, el número de vehículos eléctricos en el mundo alcanzó los 41 millones, entre autos, buses y camiones. Para 2035, se proyecta que las ventas anuales lleguen a 60 millones. Este cambio es esencial, ya que el transporte genera el 25% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero.

En Chile, la electromovilidad muestra avances significativos. En 2024, las ventas de autos eléctricos crecieron un 183%, con 4.500 unidades vendidas, impulsadas por una mayor oferta y precios más competitivos. Sin embargo, aún estamos lejos de la meta establecida en la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que plantea que para 2035 el 100% de las ventas de vehículos livianos y medianos sean de cero emisiones. Hoy solo representan el 6% de las ventas totales.

El transporte público ha sido un pilar en esta transición. Más de 2.500 buses eléctricos operan en Santiago, con la meta de electrificar completamente la flota para 2040. Además, algunas empresas han comenzado a adoptar camiones eléctricos, reflejando un compromiso con la descarbonización del sector.

No obstante, persisten desafíos. La infraestructura de carga es insuficiente fuera de las grandes ciudades, y la necesidad de estaciones de carga rápida podría generar presión sobre una red eléctrica que requiere modernización. Además, la falta de confianza del consumidor sigue siendo una barrera. Muchos aún dudan de la fiabilidad de estos vehículos y desconocen sus beneficios y estándares de seguridad. Otro desafío es la gestión de residuos de baterías, un problema creciente que exige soluciones eficientes para su reciclaje y reutilización.

Chile tiene una oportunidad única en esta transición. Su riqueza en cobre (esencial para la infraestructura eléctrica y electromovilidad) y litio (clave en la fabricación de baterías), sumada a su creciente producción de energías renovables, le permiten avanzar hacia una economía más limpia, con mayor valor agregado y menos dependiente de los combustibles fósiles. Todo esto facilitará a nuestro país posicionarse como un líder en sustentabilidad y energía limpia.

Lorenzo Reyes-Bozo Decano Facultad de Ingeniería y Negocios U. de Las Américas

Autor(es):

Lorenzo Reyes-Bozo Decano Facultad de Ingeniería y Negocios U. de Las Américas

**Lorenzo
Reyes-Bozo**Decano Facultad de
Ingeniería y Negocios
U. de Las Américas

Panorama de la electromovilidad

De acuerdo con estadísticas de la Agencia Internacional de Energía al cierre de 2023, el número de vehículos eléctricos en el mundo alcanzó los 41 millones, entre autos, buses y camiones. Para 2035, se proyecta que las ventas anuales lleguen a 60 millones. Este cambio es esencial, ya que el transporte genera el 25% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero.

En Chile, la electromovilidad muestra avances significativos. En 2024, las ventas de autos eléctricos crecieron un 183%, con 4.500 unidades vendidas, impulsadas por una mayor oferta y precios más competitivos. Sin embargo, aún estamos lejos de la meta establecida en la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que plantea que para 2035 el 100% de las ventas de vehículos livianos y medianos sean de cero emisiones. Hoy solo representan el 6% de las ventas totales.

El transporte público ha sido un pilar en esta transición. Más de 2.500 buses eléctricos operan en Santiago, con la meta de electrificar completamente la flota para 2040. Además, algunas empresas han comenzado a adoptar camiones eléctricos, reflejando un compromiso con la descarbonización del sector.

No obstante, persisten desafíos. La infraestructura de carga es insuficiente fuera de las grandes ciudades, y la necesidad de estaciones de carga rápida podría generar presión sobre una red eléctrica que requiere modernización. Además, la falta de confianza del consumidor sigue siendo una barrera. Muchos aún dudan de la fiabilidad de estos vehículos y desconocen sus beneficios y estándares de seguridad. Otro desafío es la gestión de residuos de baterías, un problema creciente que exige soluciones eficientes para su reciclaje y reutilización.

Chile tiene una oportunidad única en esta transición. Su riqueza en cobre (esencial para la infraestructura eléctrica y electromovilidad) y litio (clave en la fabricación de baterías), sumada a su creciente producción de energías renovables, le permiten avanzar hacia una economía más limpia, con mayor valor agregado y menos dependiente de los combustibles fósiles. Todo esto facilitará a nuestro país posicionarse como un líder en sustentabilidad y energía limpia.

Número de ministerios vs. Amazon

Pablo Eguiguren F.



Dicen que Jeff Bezos, fundador de Amazon, tiene ciertas reglas a la hora de organizar reuniones. Una de ellas es trabajar sobre minutas y no sobre powerpoint. El papel lo aguanta todo, pero las PPT son aún más benévolas. Otra de sus reglas es que el número de participantes en una reunión no debe exceder el número de personas que pueden compartir dos pizzas, algo así como entre 5 y 9 personas. La semana pasada, al promulgarse la ley que crea el Ministerio de Seguridad —la vigésima quinta cartera—, recordé esta última regla y me pregunté cuán productivos serán este año los consejos de gabinete con más de 30 personas, entre el Presidente, ministros y asesores.

El problema de la dispersión de ministerios, donde son tan culpables el actual Gobierno como las administraciones anteriores, no es que no sigan las reglas de Bezos, sino que fracciona la forma en que se enfrentan los problemas y dificulta la coordinación entre organismos estatales. De

esta forma, el progreso del país queda desdibujado en medio de una serie de múltiples (y a veces contrapuestos) intereses sectoriales.

El proyecto minero Dominga es un ejemplo. “¿Cuál es mi misión? Mi rol es resguardar el medioambiente y el Archipiélago de Humboldt, es una zona de altísimo valor mundial”. La

que podría ser la frase de cualquier ecologista, fue, sin embargo, la declaración de la ministra de Medio Ambiente, Maisa Rojas, tras el enésimo fallo judicial en torno al proyecto. El problema no es exclusivo de la ministra, sino que cualquiera que ocupe su cargo preferirá “no tocar nada” a que alguna inversión tenga un impacto ambiental. Qué distinto sería el trabajo y las prioridades de un ministro que, además de velar por el cuidado del medioambiente, tenga entre sus responsabilidades el desarrollo económico.

Funcionar como compartimentos estancos hace difícil tener una visión

equilibrada entre cuidar el medioambiente y promover el crecimiento económico. En el caso de Dominga, la valoración por la biodiversidad de la zona no ha tenido la misma ponderación que el hecho que la región de Coquimbo tenga una tasa de pobreza superior al promedio nacional (Casen 2022) y que

muestre mayores niveles de cesantía e informalidad laboral que el resto del país (INE).

En cuanto a la descoordinación, ejemplos sobran. En temas operativos, ¿Quién estará a cargo del orden público? ¿El delegado presidencial regional o los nuevos seremís de Seguridad? En lo político, ¿quién lidera un proyecto de ley? ¿El remozado Ministerio del Interior en su rol de jefe de gabinete? ¿La Segpres por su vínculo con el Congreso? ¿O acaso el Segundo Piso de La Moneda?

El beneficio de reducir el número de ministerios radica no solo en el ahorro de gasto fiscal, sino en lograr que el Estado funcione mejor.

“El beneficio de reducir el número de ministerios radica no solo en el ahorro de gasto fiscal, sino en lograr que el Estado funcione mejor”.

Lorenzo Reyes-Bozo

Decano Facultad de Ingeniería y Negocios U. de Las Américas



Panorama de la electromovilidad

De acuerdo con estadísticas de la Agencia Internacional de Energía al cierre de 2023, el número de vehículos eléctricos en el mundo alcanzó los 41 millones, entre autos, buses y camiones. Para 2035, se proyecta que las ventas anuales lleguen a 60 millones. Este cambio es esencial, ya que el transporte genera el 25% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. En Chile, la electromovilidad muestra avances significativos. En 2024, las ventas de autos eléctricos crecieron un 183%, con 4.500 unidades vendidas, impulsadas por una mayor oferta y precios más competitivos. Sin embargo, aún estamos lejos de la meta establecida en la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que plantea que para 2035 el 100% de las ventas de vehículos livianos y medianos sean de cero emisiones. Hoy solo representan el 6% de las ventas totales.

El transporte público ha sido un pilar en esta transición. Más de 2.500 buses eléctricos operan en Santiago, con la meta de electrificar completamente la flota para 2040. Además, algunas empresas han comenzado a adoptar camiones eléctricos, reflejando un compromiso con la descarbonización del sector.

No obstante, persisten desafíos. La infraestructura de carga es insuficiente fuera de las grandes ciudades, y la necesidad de estaciones de carga rápida podría generar presión sobre una red eléctrica que requiere modernización. Además, la falta de confianza del consumidor sigue siendo una barrera. Muchos aún dudan de la fiabilidad de estos vehículos y desconocen sus beneficios y estándares de seguridad. Otro desafío es la gestión de residuos de baterías, un problema creciente que exige soluciones eficientes para su reciclaje y reutilización. Chile tiene una oportunidad única en esta transición. Su riqueza en cobre (esencial para la infraestructura eléctrica y electromovilidad) y litio (clave en la fabricación de baterías), sumada a su creciente producción de energías renovables, le permiten avanzar hacia una economía más limpia, con mayor valor agregado y menos dependiente de los combustibles fósiles. Todo esto facilitará a nuestro país posicionarse como un líder en sustentabilidad y energía limpia.

Pensiones: una alternativa al populismo

Benjamín García
Espacio Público



Mientras el debate público chileno entra en el tradicional receso de febrero, el mundo nos bombardea con inquietantes noticias para la democracia y los derechos humanos. El regreso de Donald Trump al poder en Estados Unidos ha conllevado una avalancha de decisiones que ponen en entredicho avances fundamentales en materia humanitaria, de cooperación internacional y en diversidad e inclusión, entre otras. Ello bajo la lógica del enfrentamiento y la guerra cultural que caracteriza a los populismos modernos.

Aunque Chile no ha sido inmune a la polarización, el acuerdo en pensiones recientemente aprobado es una luz de esperanza. Culminando una década de discusión legislativa, el Gobierno y gran parte de la oposición fueron capaces de construir una solución de política pública que significará una mejora relevante en las pensiones actuales y futuras. Que la política sea una manera efectiva de mejorar la vida de las personas es uno de los antídotos más efectivos contra los populismos.

Desde el punto de vista político, el acuerdo tuvo la virtud de ser una construcción colaborativa entre las distintas fuerzas políticas (un “artefacto cultural”, en palabras de Eugenio Tironi) en cuyo resultado todas pueden verse (parcialmente) reconocidas. El oficialismo celebra los avances en solidaridad, equidad de género y mayor competencia, mientras la oposición que participó del acuerdo destaca la consolidación de la capitalización individual y el reconocimiento del mérito personal. La convergencia de estas fuerzas políticas marca claras diferencias con la ultraderecha y los demás sectores que promueven soluciones simplistas a problemas complejos y se parapetan en perennes valores ideológicos sin ánimo de gobernabilidad.

El acuerdo en pensiones también nos muestra cómo la discusión técnica puede ser un insumo para que el debate político logre construir buenas políticas públicas. El rol de la comisión

técnica convocada por el Senado, del Consejo Fiscal Autónomo y de diversos expertos/as logró proveer evidencia a la discusión política, proponer distintas vías de acción y asegurar la sostenibilidad fiscal de la reforma. En una democracia, la técnica nunca debe sustituir a la política, pero sí puede ser un aporte para que las decisiones

tengan viabilidad y efectividad práctica en la resolución de los problemas de la ciudadanía.

Aunque lo ocurrido en pensiones nos permite iniciar el 2025 con algo de optimismo, no debemos engañarnos. Este acuerdo está lejos de resolver los problemas de confianza en nuestro sistema político y quedan aún muchas necesidades sociales que es urgente abordar. Sin embargo, es un ejemplo de que el diálogo, el aporte técnico y la conciencia del fin último de la política pueden ser una respuesta frente a las nuevas y viejas amenazas que enfrentan nuestras democracias.

“El acuerdo en pensiones también nos muestra cómo la discusión técnica puede ser un insumo para que el debate político logre construir buenas políticas públicas”.