

Electromovilidad, una luz en el camino

Cámara Boliviana de Electricidad

Según el último censo, Bolivia tiene 11.216.000 habitantes; por otra parte, datos del INE de abril de 2003 revelan que los vehículos que circulan por el país llegan a 2.470.622, esto significa que aproximadamente por cada cuatro habitantes tenemos un motorizado que funciona con diésel o con gasolina, ya que los coches eléctricos no llegan ni a las 2.000 unidades.

Más del 98 por ciento de los vehículos de Bolivia consumen combustibles fósiles subvencionados que en el mercado internacional por lo menos duplican el precio de expendio en estaciones de servicio, o sea, se compra diésel y gasolina caros del extranjero para vender muy barato en el mercado interno, lo que es aprovechado por inescrupulosos contrabandistas que con mínimo esfuerzo duplican sus ingresos en muy poco tiempo a costa del sangrado de los recursos del Estado.

Cada día que pasa aumenta el parque automotor de combustibles fósiles lo que significa que también crecerá el volumen de combustible importado que se necesita, lo que es un problema aún mayor para el Estado porque las importaciones son realizadas en dólares y esa moneda es cada día más cara y más escasa en el país debido a que la exportación de gas natural a la Argentina concluyó y la venta de ese energético al Brasil está en acelerada declinación a la par de los agonizantes campos hidrocarburíferos.

Esta es una triste realidad que se hace visible en las ya más frecuentes filas en las estaciones de servicio del país, por lo que la Cámara Boliviana de Electricidad insta al gobierno a procurar la aceleración de la transición energética hacia a través del uso de recursos renovables abundantes y más amistosos con el ambiente como son el viento, el sol y el agua.

Como complemento, marcha el impulso a la electromovilidad que es la circulación de vehículos que funcionen con electricidad y que éstos brinden servicios de transporte público y privado.

Este avance debe ser acompañado por normativas que brinden seguridad jurídica, más incentivos para la apertura de fábricas de coches eléctricos y fábricas de baterías de litio y la instalación de electrolíneas para facilitar cargas de electricidad a los vehículos en las zonas urbanas y rurales del país.

Hay varias limitaciones para la circulación de los coches eléctricos, por el momento, como el kilometraje de hasta 80 kilómetros con una carga de seis horas; pero la tecnología avanza y cada día los vehículos tienen mayor autonomía de circulación y se fabrican baterías de litio más potentes, pequeñas y livianas.

Es plausible la iniciativa del alcalde de Cochabamba que decidió incorporar al transporte público los buses eléctricos, también esfuerzos de algunos ingenieros de realizar el cambio de motores a gasolina por eléctricos con baterías de litio, asimismo es loable la vigencia de marcas nacionales de coches eléctricos que tienen éxito a nivel internacional; sin embargo no es suficiente porque el Estado debe ser más agresivo en la introducción masiva de la electromovilidad y la generación de energías que dejen en segundo plano a los combustibles fósiles.

Tampoco se debe descuidar la formación de un nuevo ejército de profesionales y técnicos que impulsen la introducción, transformación y mantenimiento de coches eléctricos, pues quiérase o no la electromovilidad es una realidad a la que se llegará en el país, mejor si es temprano.