



REGISTRO DE DOCUMENTO EXTERNO N° : 03206/2024
SANTIAGO, 01/10/2024 10:46:05

A: MARÍA HELOISA JUANA ROJAS CORRADI
MINISTRA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

DE: ADMINISTRATIVO
OFICINA DE PARTES

Actualización de la contribución determinada a nivel nacional (NDC)



CLAUDIA ALEJANDRA LIRA MEZA
ADMINISTRATIVO
OFICINA DE PARTES

DATOS DOCUMENTO EXTERNO

FECHA DOCUMENTO: 30/09/2024
NÚMERO DOCUMENTO:
EMITIDO POR: SEBASTIAN GALARZA CENTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
CIUDAD: SANTIAGO
TIPO DE DOCUMENTO EXTERNO: CARTA

Anexos

Nombre	Tipo	Archivo	Copias	Hojas
Carta NDCs	Digital	Ver		

c.c.: OFICINA DE IMPLEMENTACIÓN LEGISLATIVA Y ECONOMÍA CIRCULAR

Santiago, 30 de Septiembre de 2024

Sra. Maisa Rojas
Ministra del Medio Ambiente
Ministerio del Medio Ambiente de Chile
Presente

Asunto: Actualización de la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC)

Estimada Ministra Maisa Rojas,

Reciba un cordial saludo. Por medio de la presente, quisiéramos felicitar al Ministerio del Medio Ambiente y sus pares en Transportes y Telecomunicaciones y Energía, por los significativos avances que se han logrado en materia de electrificación del transporte público, especialmente en la Región Metropolitana. Desde el Centro de Movilidad Sostenible (CMS) hemos apoyado estos procesos a través de cooperación técnica y convenios establecidos con sus pares en el MTT y Energía. En regiones, estos procesos son también alentadores, y consideramos que serán aún más visibles una vez se implementen las reformas a la Ley de Subsidio al Transporte Público (Ley 20.378), las cuales contribuirán a un desarrollo más equitativo y sostenible del transporte a nivel nacional.

Es relevante destacar también el impacto positivo que las normas de eficiencia energética, establecidas por la Ley de Eficiencia Energética 21.305, para vehículos livianos han comenzado a mostrar. Durante las próximas semanas se deberían publicar los primeros informes de cumplimiento de la normativa. Estos deberían mostrar que después de más de una década de estancamiento en el rendimiento energético del sector, estas normativas han marcado un cambio de trayectoria, generando ahorros significativos tanto en el consumo de combustibles como en las emisiones asociadas. Nuestras estimaciones muestran que si bien implementadas, esta política pública puede tener una mejora en el rendimiento del parque de un 48% al 2030 y aportar en 12% de la meta de reducción nacional de GEI a la misma fecha. Creemos firmemente que este tipo de normativas también será de gran relevancia para los vehículos medianos y pesados, donde el potencial de reducción de emisiones de CO₂ y otros contaminantes de vida corta como el carbono negro, son considerables. Esto también puede desembocar con compromisos de reducción comprometidos para CO₂ del sector transporte.

No obstante, nos gustaría hacer un llamado a la revisión de los escenarios de descarbonización en lo que respecta a tecnologías emergentes, particularmente el hidrógeno verde (H₂). Aunque reconocemos el valor estratégico que el hidrógeno verde puede tener en la matriz energética del país, consideramos que los escenarios actuales subestiman el ritmo de desarrollo de otras tecnologías y sobrevaloran el rol que el H₂ puede jugar, especialmente en el sector de transporte de carga. Según los escenarios presentados, hasta un 71% del transporte de carga estaría basado en hidrógeno verde, una proyección que resulta poco probable considerando tanto la experiencia internacional como el estado actual de avance de esta tecnología en Chile.

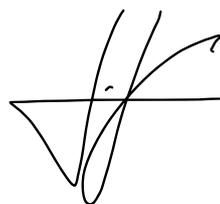
En este sentido, creemos que sería valioso reevaluar estos escenarios con base en datos actualizados, tomando en cuenta las trayectorias tecnológicas y las experiencias comparables en otros mercados. Esto permitiría diseñar estrategias de descarbonización más ajustadas a la realidad tecnológica y económica del país, maximizando los beneficios en términos de reducción de emisiones y eficiencia económica. Esto también fortalecerá a

los Ministerios para tomar acciones ambiciosas para acelerar tanto el despliegue de vehículos eléctricos a batería como las mejoras en eficiencia energética vehicular. En el primer caso, esto puede abrir la oportunidad para fortalecer la Ley de Almacenamiento y Electromovilidad 21.505.

Quedamos a disposición para apoyar en este proceso y continuar trabajando conjuntamente en la construcción de un transporte más limpio y eficiente para Chile. Desde el CMS y sus partners, principalmente ONU Medio Ambiente, el Consejo Internacional por el Transporte Limpio (ICCT) y Climateworks Foundations, tenemos los recursos para apoyar estos procesos desde la sociedad civil y apoyar al país en el cumplimiento de sus metas establecidas en la Ley de Cambio Climático 21.455.

Nuestros aportes son con el único interés de que Chile lidere la transición energética en el sector transporte y sentar un ejemplo para otros en América Latina y el Caribe. Pero como hemos visto con el despliegue de buses eléctricos, o generación solar, podemos también ser un referente global.

Agradeciendo su atención a esta misiva, le enviamos un cordial saludo.



Sebastián Galarza Suárez
Director Ejecutivo
Centro de Movilidad Sostenible
sebastian@cmsostenible.org
Tel: +56 9 4770 6587
Rut 53.326.010-1