

Electro**MOV**



ESTRATEGIA NACIONAL DE ELECTROMOVILIDAD Y LA META A 2035:

¿Vamos a la **velocidad**

El compromiso de Chile con la descarbonización del transporte es claro: para 2035, el 100% de las ventas de vehículos livianos y medianos, así como del transporte público, deberá corresponder a modelos de cero emisiones. Sin embargo, a pesar del impulso político y del marco regulatorio, los avances han sido desiguales y los desafíos aún persisten.

Uno de los mayores logros de Chile en electromovilidad ha sido la

incorporación de buses eléctricos en el transporte público. Hoy, el sistema RED de Santiago ya cuenta con más de 2.500 unidades operando, con la expectativa de llegar a 3.500 buses en 2025, lo que representaría el 50% de la flota. Además, en regiones se ha logrado avanzar con cerca de 130 unidades en operación y proyecciones de 900 para los próximos años. “Se ha avanzado de manera importante en buses, pero para replicar ese éxito en otras áreas del transporte

Electro**MOV**

CHILE AVANZA CON LA INCORPORACIÓN DE BUSES DE CERO EMISIONES Y NORMATIVA FAVORABLE, PERO LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA Y LOS ALTOS COSTOS DE LOS VEHÍCULOS PONEN EN DUDA QUE SE COMERCIALICE SOLO UNIDADES DE CERO EMISIONES EN APENAS DIEZ AÑOS MÁS.

suficiente?

FOTO: FREEPIK

“ En 2024, el número de modelos eléctricos disponibles en el mercado se duplicó en comparación con el año anterior, alcanzando 139 variantes de 50 marcas”, Gustavo Hunter, jefe de Movilidad Sostenible de ANAC.

necesitamos infraestructura de carga suficiente”, afirma Gustavo Hunter, jefe del Departamento de Movilidad Sostenible de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC).

Este liderazgo se debe en parte a cambios normativos y licitaciones enfocadas en favorecer la electromovilidad. La Ley 21.692 (2024) asignó recursos para el financiamiento de proyectos de energías limpias en el transporte público, permitiendo que la electrificación del sector avance

ElectroMOV

con rapidez. No obstante, la expansión a nivel regional sigue siendo un reto. “A pesar de los esfuerzos en Santiago, en regiones la cobertura aún es insuficiente”, agrega Carlos Silva, investigador y académico del Centro de Transición Energética (Centra) de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Adolfo Ibáñez (UAI).

En contraste, la adopción de vehículos eléctricos (VE) particulares avanza más lentamente. En 2024, pese a que se vendieron 4.507 unidades, lo que representa un crecimiento del 184% respecto al año anterior, pero sigue siendo apenas el 1,5% del total del mercado automotriz chileno. “Si queremos que más personas elijan

VE, necesitamos que sea una decisión viable, no solo una imposición”, advierte Hunter.

Del mismo modo, los altos costos de los vehículos eléctricos continúan siendo la principal barrera. Aunque su operación es más económica a largo plazo, la inversión inicial sigue siendo inalcanzable para muchos consumidores. “El precio es una limitante clave y, lamentablemente, escapa al control de los reguladores locales”, agrega el profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez.

Infraestructura de carga

Un factor crucial para el avance de la movilidad eléctrica es la disponibilidad de puntos de carga. En 2024 se

FOTO: GENTILEZA ANAC



GUSTAVO HUNTER,

jefe de Movilidad Sostenible de ANAC.

FOTO: GENTILEZA AVEC



CAROLINA VLADILO,

vicepresidenta de AVEC.



instalaron 336 cargadores públicos adicionales, alcanzando un total de 1.083 a nivel nacional. Sin embargo, a pesar de estos avances la infraestructura sigue concentrada en Santiago y algunas capitales regionales, dificultando la transición en zonas más

alejadas. “Sin un acceso adecuado a la carga, la gente no va a comprar autos eléctricos, por mucho que haya intención de hacerlo”, sostienen desde el Ministerio de Energía.

Desde el sector privado, empresas como Copec Voltex han expandido su red de electroterminales y cargadores públicos, facilitando la autonomía de estos vehículos. No obstante, expertos destacan que es necesario avanzar en regulaciones que obliguen a las nuevas edificaciones a contar con canalizaciones para cargadores y que los estacionamientos públicos incorporen un número mínimo de puntos de carga.

De acuerdo con la cartera de Energía, se está trabajando en un marco regulatorio que fomente la interoperabilidad de los sistemas de carga, además de incentivos para la inversión privada en infraestructura. No

FOTO: GENTILEZA U. ADOLFO IBÁÑEZ



CARLOS SILVA,

investigador y académico de Centra-UAI.

Electro**MOV**

obstante, la barrera económica sigue siendo un tema pendiente. “Independientemente de los incentivos estatales, si los precios no bajan significativamente, la estrategia se verá comprometida”, asegura Silva.

Por su parte, Carolina Vladilo, vicepresidenta de la Asociación Gremial de Vehículos Eléctricos de Chile (AVEC A.G.), añade que “la falta de infraestructura pública robusta es una de las principales razones por las que las personas aún dudan en adoptar la electromovilidad. Es clave avanzar en regulaciones que faciliten la instalación de cargadores en edificios y espacios públicos”.

Algunas propuestas del sector incluyen extender beneficios tributarios, eliminar impuestos como el “impuesto al lujo”, que afecta a ciertos modelos eléctricos, y generar subsidios directos para la compra de estos vehículos. Asimismo, se ha planteado la posibilidad de implementar “patentes verdes” que otorguen beneficios como estacionamientos preferenciales y acceso a vías exclusivas.

¿Es posible la meta?

Para que Chile logre que el 100% de sus ventas de vehículos sean eléctricos en 2035, es necesario acelerar la eliminación de barreras regulatorias y económicas. Si bien la electrificación del transporte público avanza



El Estado tiene un rol relevante en promover la creación de una red robusta de electrolineras, en especial, en regiones y centros urbanos medianos y pequeños”, Carlos Silva, investigador de Centra-UAI.



con éxito, la adopción de VE en el segmento de autos particulares sigue siendo un desafío mayor.

Al respecto, especialistas coinciden en que el precio de los vehículos eléctricos debe reducirse significativamente para que la estrategia sea viable. “El factor China podría ser clave para que los costos bajen en los próximos años”, sugiere Carlos Silva. A esto se suma la necesidad de desarrollar una infraestructura de carga sólida en todo el territorio nacional y diseñar políticas que incentiven directamente al consumidor.



Electro**MOV**

A su vez, Carolina Vladilo también resalta la importancia de implementar medidas adicionales: “Si bien el Estado ha impulsado programas de renovación de flotas en el transporte público, es fundamental generar incentivos para la compra de vehículos eléctricos particulares. Esto no solo acelerará la transición, sino que también fomentará el desarrollo de la industria local”.

Con todo, Chile está dando pasos firmes hacia la electromovilidad, pero para cumplir con las metas el

reto pasa también por transformar la intención política en medidas concretas que faciliten esta transición para el ciudadano común.

“Llegar a la meta dependerá de dos factores: primero, que las automotoras sigan comprometidas con el desarrollo del ecosistema y ofrezcan un buen nivel de servicio y soluciones a los usuarios y segundo, que las marcas estén dispuestas en avanzar en esa línea; esto último, debido a que solo importamos vehículos”, agrega la vicepresidenta de AVEC. 