

Puntos de Carga eléctrica Zona Norte								
Lugar/Proveedor	Dirección	Región	Comuna	Tipo cargador	Potencia	Velocidad de carga	Conectores	
1	Electrolinera Arica	Santa María 2657	Tarapaca	Arica	Type 2	22 kW	lenta	2
2	Mall Plaza Arica	Diego Portales 640	Tarapaca	Arica	Type 2	7,4 kW	lenta	2
3	Mall Zofri	Edificio Convenciones s/n	Tarapaca	Iquique	Type 2	22 kW	lenta	2
4	Mall Plaza Calama	Balmaceda 3242	Antofagasta	Calama	Type 2	7,4 kW	lenta	2
5	Copec Voltex	Edmundo Pérez Zujovic 10675	Antofagasta	Antofagasta	CCS2 /CHAdemo/Type 2	50 kW / 40 kW	media	3
6	Enel X Antofagasta	José Ignacio Zenteno 21	Antofagasta	Antofagasta	CCS2 /CHAdemo 60 kW/	60 kW	media	2
7	Mall Plaza Antofagasta	Balmaceda 2355	Antofagasta	Antofagasta	Type 2	7,4 kW	lenta	2
8	Copec Voltex	Ruta 27 CH con Ruta B 241	Antofagasta	San Pedro de Atacama	CCS2 /CHAdemo/Type 2	50 KW / 22 kW	media	3
9	Luz del Norte	Ruta C17	Atacama	Inca de oro	Type 2	22 kW	lenta	2
10	CGE Copiapó	Circunvalación 51	Atacama	Copiapó	Type 2	22 kW	lenta	2
11	Mall Plaza Copiapó	Maipú 109	Atacama	Copiapó	Type 2	22 kW	lenta	2
12	Copec Voltex	Parcela 20, Las Vegas	Coquimbo	La Serena	CCS2 /CHAdemo/Type 2	50 kW / 43KW	media	3
13	Plaza Vicuña Mackenna	José Santiago Aldunate 613	Coquimbo	Coquimbo	Type 2	22 kW	lenta	2
14	Copec Voltex	Los Ermitaños-Punta Colorada	Coquimbo	Coquimbo	CCS2 /CHAdemo/Type 2	50 kW / 43KW	media	3
15	Copec Voltex	Ruta 5 Norte km 370	Coquimbo	Socos	CCS2 /CHAdemo/Type 3	50 kW / 43KW	media	3
16	Enex E Pro	Camino CFH6	Coquimbo	Huentelauquén	CCS2 /CHAdemo/Type 4	50 kW / 43KW	media	3
17	Copec Voltex	Ruta 5, Los Vilos	Coquimbo	Los Vilos	CCS2 /CHAdemo/Type 5	50 kW / 43KW	media	3
18	Copec Voltex	Ruta 5, km 204	Coquimbo	Los Vilos	CCS2 /CHAdemo/Type 6	50 kW / 43KW	media	3
19	Copec Voltex	Ruta F30E	Valparaíso	Puchuncaví	CCS2 /CHAdemo/Type 7	50 kW / 43KW	media	3
20	Enex E Pro	Panamericana Norte 300	Valparaíso	Calera	CCS2 /CHAdemo/Type 8	50 kW / 43KW	media	3
21	Copec Voltex	Panamericana Norte 22	Valparaíso	LlayLlay	CCS2/CHAdemo/Type 7	50 kW / 43KW	media	3
22	Casino Enjoy Los Andes	Rinconada	Valparaíso	Los Andes	Type 2	22 kW	lenta	2
23	Cargador Urbano Ignacio Carrera Pinto	Ignacio Carrera Pinto 10	Valparaíso	Tiltil	Type 2	22 kW	lenta	2
24	Chilquinta Quillota	Chacabuco 359	Valparaíso	Quillota	Type 2	22 kW	lenta	3
25	Enex E Pro	Los Pellines 1094	Valparaíso	Concón	CCS2/CHAdemo/Type 7	50 kW / 43KW	media	3
26	UAI Viña del Mar	Vía L-23	Valparaíso	Viña del Mar	Type 2	7,4 kW	lenta	2
27	Boulevard Marina	14 Norte 828-898	Valparaíso	Viña del Mar	Type 2	7,4 kW	lenta	2
28	Copec Voltex	6 Norte 649	Valparaíso	Viña del Mar	CCS2/CHAdemo/Type 7	50 kW / 43KW	media	3
29	Chilquinta Valparaíso	Argentina 155	Valparaíso	Valparaíso	Type 2	22 kW	lenta	1
30	Enex E Pro	Ruta 68 1350	Valparaíso	Placilla	CCS2/CHAdemo/Type 7	50 kW / 43KW	media	3
31	Copec Voltex	Pedro de Valdivia 181	Valparaíso	Placilla	CCS2/CHAdemo/Type 7	50 kW / 43KW	media	3
32	Chilquinta Curauma	Placilla de Peñuelas	Valparaíso	Placilla	Type 2	22 kW	lenta	1

Datos basados en la aplicación Electromaps. Solo referencial, actualizada a 16/08/2024. No incluye cargadores bajo los 7 kW.

RODRIGO CASTILLO C.

Pocos puntos de carga retrasa el avance de eléctricos

Electromovilidad en el norte de Chile: una frontera demasiado lejana

De Santiago al norte, los puntos de carga y electrolineras son escasas joyas para el avance de la electromovilidad. Hasta 550 km sin ningún punto de carga, hace que la aridez del desierto se extienda también a los avances de los autos eléctricos en estas regiones del país.



Electrolinera en San Pedro de Atacama, ícono de carga en zona alejadas.

Nada menos que 550 km, la distancia que separa Antofagasta, en la región del mismo nombre, con la capital de la Región de Atacama, Copiapó, es lo que debe recorrer un conductor de auto eléctrico para poder recargar sus baterías. Un trayecto completamente normal para un auto convencional, que se convierte en una temible barrera para un vehículo cero emisiones electrificado.

Esto, según el estudio "Radiografía al estado actual y avances de la red de carga pública" elaborado por Volvo Cars Chile, con la participación de la Universidad Adolfo Ibáñez, que explora el estado de avance de la electromovilidad, y sobre todo, de la red de carga pública en todo el país.

"El concepto se denomina ansiedad de rango", comenta Marcelo Matus, máster en ingeniería eléctrica de la Universidad de Arizona y experto en electromovilidad. "La red actual de puntos de carga aún es insuficiente y hace que se genere este fenómeno, y la gente espera la evolución de esta tecnología y la infraestructura relacionada para decidirse a comprar un auto eléctrico", explica el académico.

El huevo o la gallina eléctricos

Y los datos lo avalan. Tanto el parque de vehículos eléctricos como los puntos de carga se concentran en la Región Metropolitana: en Santiago se concentra el 90% de las ventas de autos eléctricos, de los 2.247 autos eléctricos, más los 696 híbridos enchufables que

informa ANAC, en ventas hasta agosto de 2024.

En consecuencia, el 70% de los cargadores públicos también se encuentran en Santiago con 890 puntos de carga, repartidos entre electrolineras y lugares como hoteles, malls o empresas, mientras que en la zona norte, es de apenas un 12% los sitios donde recargar las baterías de autos eléctricos.

Rodrigo Espinoza, gerente de Volvo Car Chile comenta: "Este estudio revela la necesidad de una planificación equitativa en la expansión de la infraestructura de carga. Como marca comprometida con la movilidad eléctrica creemos que es esencial que la infraestructura esté a la altura. Estamos convencidos que la electromovilidad debe ser accesible para todos, independientemente de su ubicación, y esto requiere una colaboración activa entre el sector público y privado para cerrar las brechas existentes".

El estudio analiza que en Chile el 64% de los puntos de carga son privados, comparado con un 90% en el resto del mundo, lo que configura una alta dependencia de cargadores públicos, que no crecen rápidamente debido a que el parque total de autos eléctricos y enchufables llega apenas a unos 8.000 vehículos, un mercado muy pequeño si se compara con el parque convencional que entre gasolina y diésel supera los 5 millones de móviles.

Luis Gutiérrez, investigador principal de CENTRA, explica: "La falta de puntos de carga rápida en muchas regiones es una barrera clave para la adopción de la electromovilidad, especialmente en rutas interregionales e interiores. Este estudio analizó la infraestructura de carga rápida y lenta en Chile, comparándola con estándares internacionales. Reveló que sólo un 64% de los puntos de carga en Chile son privados, frente al 90% promedio global, lo que muestra una alta dependencia de cargadores públicos. Es crucial avanzar en el norte del país con un esfuerzo público-privado en áreas de baja rentabilidad inicial, para fomentar la adopción de la electromovilidad".