

INFRAESTRUCTURA DE CARGA EN CHILE:

Pocas razones PARA SER OPTIMISTA

Un estudio de Volvo Car Chile y Centra determinó que la existencia de brechas en la infraestructura y la distribución desigual de los puntos de carga se presentan como los principales obstáculos a superar.

Por Leo Mellado

Volvo Car Chile, en conjunto con el Center for Energy Transition (Centra) de la Universidad Adolfo Ibáñez, presentó el “Segundo Estudio de Electromovilidad en Chile”, que analiza el estado de la red de carga pública para vehículos eléctricos. Este informe, el segundo que la marca realiza en colaboración con entidades expertas, sigue al exitoso estudio del año pasado con Almabrand, que evaluó la percepción de los consumidores sobre la electromovilidad en el país.

El nuevo informe resalta el rápido crecimiento de la electromovilidad en Chile. Según la ANAC, en 2024 se han vendido 1.991 vehículos eléctricos en el país, con un incremento mes a mes. Solo en julio, se

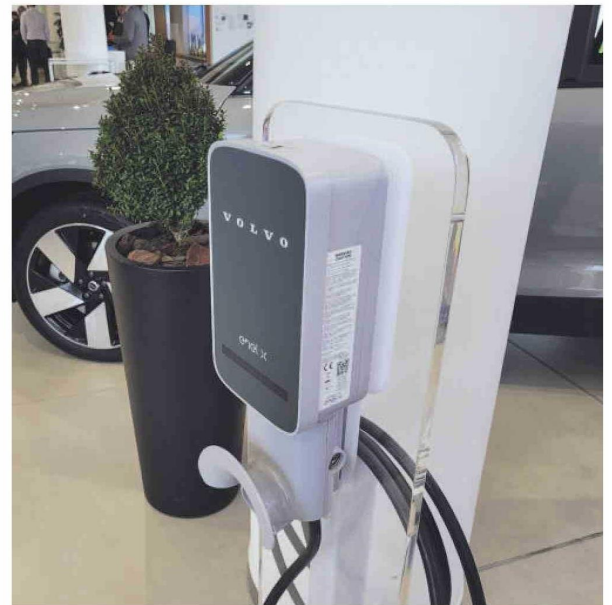
registraron 256 nuevas inscripciones. Ante esta realidad, la expansión de la infraestructura de carga se ha vuelto una prioridad, según lo destacó Rodrigo Espinoza, gerente de Volvo Car Chile: “Este estudio demuestra la necesidad de una expansión equitativa en la red de carga. La infraestructura debe avanzar al mismo ritmo que la adopción de vehículos eléctricos, asegurando que todos tengan acceso a ella, independientemente de su ubicación”.

Desigualdad regional

El informe destaca una importante brecha en la distribución de los puntos de carga en Chile. Un 70% de estos se concentran en la Región Metropolitana, dejando regiones como el norte y el sur con poca o nula cobertura de carga rápida. Un ejemplo es la ruta entre Copiapó y Antofagasta, que cuenta con 550 kilómetros sin un solo punto de carga. Según Luis Gutiérrez, investigador de Centra, “la falta de cargadores rápidos en muchas regiones es un obstáculo importante para la adopción de vehículos eléctricos, especialmente en viajes largos entre regiones.

En Chile, el 64% de los puntos de carga son privados, mientras que el promedio global es del 90%. Esto refleja una dependencia significativa





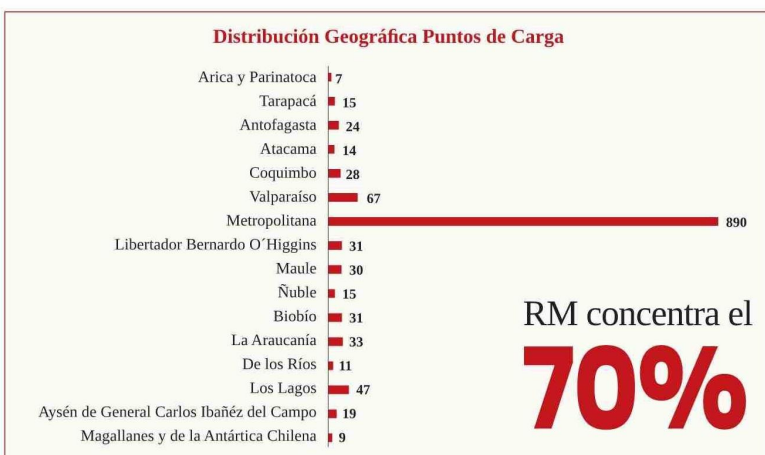
Opinión de los usuarios

El estudio incluye una encuesta que recoge la percepción de los usuarios de vehículos eléctricos en Chile. Un 78% de los encuestados expresó insatisfacción con la red de carga pública, citando como principales desafíos la falta de cargadores en regiones y la ocupación de los puntos de carga por otros vehículos. Sin embargo, el 60% considera que los cargadores funcionan adecuadamente cuando están disponibles, y el 54% calificó su uso como “fácil”.

Recomendaciones

El informe sugiere que Chile debe enfocar sus esfuerzos en la expansión de la red de carga rápida, particularmente en regiones con baja cobertura, para fomentar un uso más amplio de los vehículos eléctricos. También recomienda la implementación de incentivos gubernamentales para la instalación de cargadores en áreas rurales, junto con una colaboración entre el sector público y privado para asegurar que la infraestructura esté a la altura de la demanda futura.

Este segundo estudio reafirma el liderazgo de Volvo Car Chile en el avance de la electromovilidad en el país, comprometido no solo con la introducción de vehículos eléctricos, sino también con el desarrollo de una infraestructura robusta que permita su adopción masiva.



de los cargadores públicos, lo que subraya la necesidad de fortalecer la red privada, especialmente en zonas residenciales. Rodrigo Espinoza destaca que la mayor parte de las cargas se realizan en los hogares: “Hemos instalado 750 cargadores domiciliarios, lo que representa casi la mitad de la red privada de cargadores en Chile”.

El informe también examina la capacidad actual de la red pública, revelando que hay cinco vehículos

eléctricos por cada punto de carga en el país, una cifra que se eleva a 21 vehículos por cada cargador rápido. En comparación, el promedio global es de aproximadamente 10 vehículos por cargador, y en países como China y los Países Bajos, esta cifra es aún menor. Además, en mercados clave como Nueva Zelanda y Noruega, la infraestructura de carga rápida está mucho más desarrollada, con un mayor porcentaje de cargadores rápidos en funcionamiento.