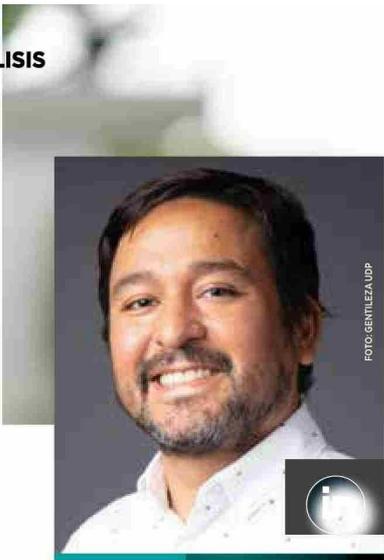


ANÁLISIS



**Andrés Díaz Alarcón,**  
director de la Escuela de Ingeniería Industrial, UDP.

**UN ESTUDIO DE LA U. DIEGO PORTALES ANALIZA LA SITUACIÓN DE LAS ELECTROLINERAS EN LA RM, ARROJANDO LUZ SOBRE LOS RETOS Y OPORTUNIDADES EN EL CAMINO HACIA UNA MOVILIDAD MÁS LIMPIA.**

**Por Andrés Díaz Alarcón**  
Director de la Escuela de Ingeniería Industrial  
Facultad de Ingeniería y Ciencias  
Universidad Diego Portales

La electromovilidad se perfila como una de las principales soluciones para reducir la huella de carbono del sector transporte. Sin embargo, su adopción masiva requiere una infraestructura de carga robusta y accesible.

Un estudio reciente realizado por la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales, liderado por Jorge Andrade Paz, analiza la situación de las electrolineras en la región Metropolitana, arrojando luz sobre los desafíos y oportu-

Es necesario impulsar un desarrollo acelerado de la infraestructura de recarga para EV en Chile.

ESTACIONES DE RECARGA SE CONCENTRAN EN CUATRO COMUNAS:

Los desafíos de la

**electro**  
en Chile

nidades en el camino hacia una movilidad más limpia.

Para este estudio, se recopiló información sobre los puntos de carga en cada comuna, la cantidad de conectores y su potencia, utilizando el visor de capas y la plataforma de electromovilidad del Ministerio de Energía. Así, se definieron cuatro niveles de tiempos de carga: lenta (menos de 7 kW), semi rápida (7-22 kW), rápida (22-45 kW) y ultra rápida (más de 45 kW). Además, se analizaron las comunas con una población urbana mayor al 95%, según el censo de 2017.

Los resultados indicaron que un porcentaje significativo de los conectores en las comunas estudiadas son de carga lenta y

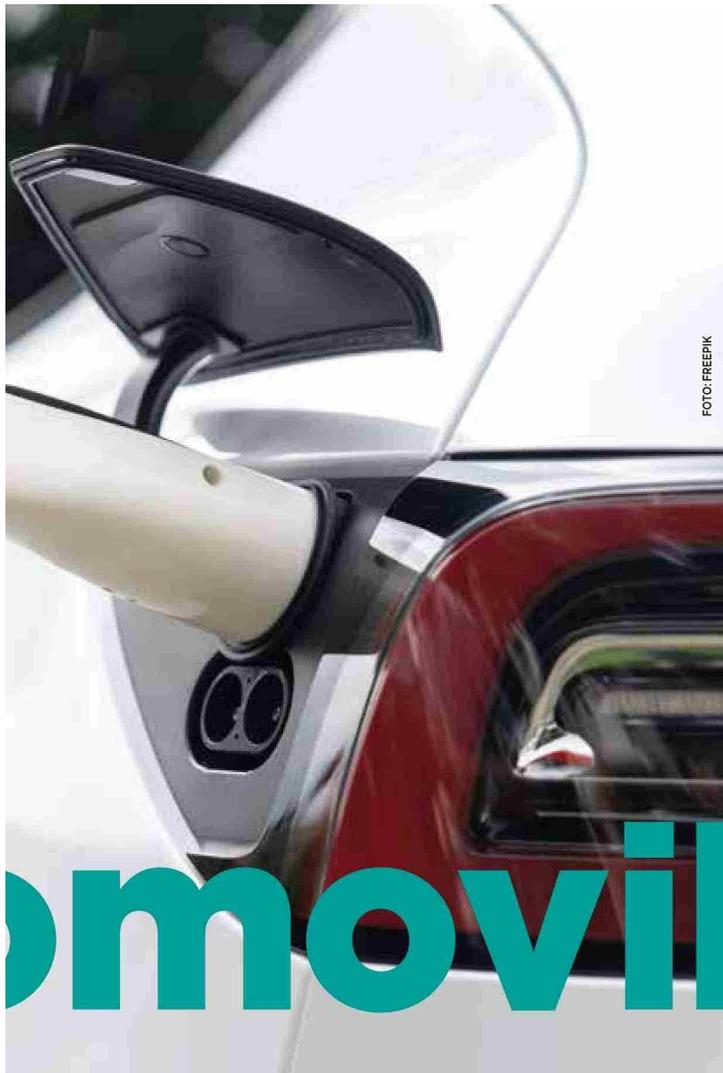


FOTO: FREEPIK

EV en estas áreas, a pesar de su potencial como futuros usuarios.

A nivel internacional, y para evaluar el grado de preparación para el uso masivo de vehículos eléctricos, se consideran varios factores: la cantidad de EV por cada mil habitantes, el número de conectores por kilómetro cuadrado, el número de conectores por EV y el número de conectores por cada mil habitantes. En este ranking de preparación, liderado por Países Bajos, es interesante analizar los niveles de preparación de Alemania, Francia, Japón, España y Canadá. Todos estos países cuentan con más de 10.000 estaciones de carga, siendo Alema-

# omovilidad

semi rápida, con potencias menores a 22 kW. Estos conectores no son ideales para instalación pública debido a sus largos tiempos de carga, que pueden superar las nueve horas para una carga completa. Además, se destaca que el 41,3% de los conectores, el 41,5% de las estaciones de carga y el 33,4% de los EV están concentrados en las comunas de Vitacura, La Reina, Las Condes y Providencia.

Mientras tanto, ocho comunas no presentan conectores de carga, representando el 15,5% de la población total de las comunas analizadas y el 7,7% de los EV actuales. Esta falta de infraestructura podría ser un impedimento significativo para la adopción de

nia el líder, con más de 62.000 estaciones. En contraste, Chile, que aspira a alcanzar sus metas junto con estos países, e incluso antes que algunos de ellos, cuenta con solo 312 estaciones de carga.

Este desajuste subraya la necesidad de un desarrollo acelerado de la infraestructura de recarga para EV en Chile. La implementación de una red adecuada no solo facilitará la transición hacia la electromovilidad, sino que también posicionará a Chile como un líder en sostenibilidad en América Latina.

Es imperativo que tanto el sector público como el privado trabajen juntos para superar estos desafíos y garantizar un transporte más limpio y eficiente para todos. 