

SITUACIÓN NACIONAL:

# Estudio sobre electromovilidad evidencia la desigual distribución de puntos de carga

Para lograr un eficiente proceso de electrificación en nuestro país, es urgente abordar la infraestructura de carga, ello porque hoy existe desigualdad en la distribución de puntos de carga (PC). Esta es una de las principales conclusiones del segundo estudio de electromovilidad en Chile: "Radiografía al estado actual y avances de la red de carga pública", elaborado por el Center for Energy Transition (CENTRA), de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UAI, y Volvo Car Chile.

La investigación precisa que a julio de 2024 existen más de 1.268 puntos de carga a lo largo del país, de los cuales, 288 son puntos de carga rápidos. De ese porcentaje, el 12% se encuentra al norte de la Región Metropolitana, más la Región de Valparaíso; el 56%, en la Región Metropolitana, y el 25%, al sur de la Región Metropolitana.

Entre las temáticas analizadas, destaca la distribución desigual de los puntos de carga, con el 70% de ellos concentrados en la Región Metropolitana. Esta disparidad crea "espacios ciegos" donde la carga rápida (DC) es inexistente, como se observa desde Calama al norte y desde Puerto Montt al sur.

Uno de los tramos más largos de estos denominados "espacios ciegos" se encuentra en la ruta entre Copiapó y Antofagasta, con 550 kilómetros sin punto de carga.

En este sentido, otros datos interesantes del estudio pasan por la distribución comunal de los puntos de carga. Y es así como solo el 37% de las comunas en Chile cuenta con infraestructura de carga pública, mientras que apenas el 26% de las comunas posee infraestructura de carga rápida.

Según el indicador puntos de carga por regiones, existen muchos más puntos en la Región Metropolitana, debido a que en esta comuna está el 90% de los 100% eléctricos. Sin embargo, la Región del Biobío presenta

La investigación, realizada por Center for Energy Transition (CENTRA), de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UAI, y Volvo Car Chile, destaca que el 70% de los puntos de carga está en la Región Metropolitana.



FREEMK

indicador similar a la Región Metropolitana, a pesar de tener solo 187 BEV (vehículos eléctricos), 31 puntos de carga, y la Región de Valparaíso destaca con 2 BEV por punto de carga para un total de 139 BEV.

Cabe resaltar que en las regiones hay buenos indicadores dada la baja cantidad de BEV y se valora más los puntos de carga rápidos en ruta (a usar por viajeros, no compiten con vehículos locales).

El estudio también profundiza en la capacidad actual de la red pública para satisfacer la demanda, destacando que, en promedio, hay cinco vehículos eléctricos por cada punto de carga total (VE/PC) y 21 vehículos eléctricos por cada punto de carga rápida (VE/PC-DC) en Chile.

**USUARIOS**

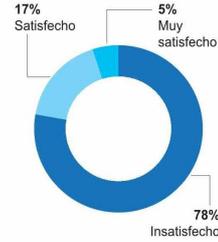
La investigación incluye también

una encuesta de percepción sobre la infraestructura de carga pública realizada a usuarios de vehículos eléctricos, basándose en la opinión de 60 personas principalmente de la Región Metropolitana y de uso particular.

De estas consultas se desprenden las siguientes conclusiones: el 78% de los encuestados manifestó sentirse "insatisfecho" con la infraestructura de carga pública en general; el 85% dijo que "a veces" encuentran puntos de carga, pero "no siempre"; no obstante, el 60% considera que siempre o la mayoría de las veces funcionan correctamente; en relación con el uso de cargadores públicos, el 54% considera que es "fácil" utilizarlos.

Respecto a los desafíos a la hora de cargar, un 40% de los encuestados señaló que es la falta de cargadores en regiones, el 33% dice que no hay disponibilidad por

**¿Qué tan satisfecho está con la infraestructura de carga pública en general?**



Fuente: 2° Estudio de electromovilidad en Chile: "Radiografía al estado actual y avances de la red de carga pública".

En cuanto a infraestructura de carga, el 90% de los vehículos eléctricos están en la Región Metropolitana.

el uso de otros vehículos, mientras que el 27% tiene problemas de baja potencia en cargadores de carretera.

**CONCLUSIONES**

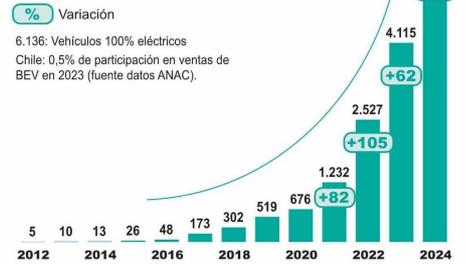
De acuerdo con la investigación, en nuestro país el 64% de los puntos de carga son privados, comparados con un 90% en el mundo, lo que implica una alta dependencia de cargadores públicos.

Sin embargo, indicadores de 6 kW/BEV y de 4,8 BEV/PC en Chile son los mejores del mundo. En la Región Metropolitana, este índice empeora a 6 BEV/PC debido a la alta concentración de BEV y mejora (en torno a 2 BEV/PC) en regiones por la baja penetración de BEV.

Si bien el estudio reconoce que en el país existe buena cobertura, hay espacio para mejorar. Y es así como destaca la buena cobertura

**Adopción de vehículos eléctricos en Chile**

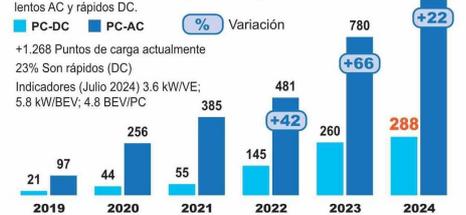
Crecimiento anual acumulado de vehículos 100% eléctricos (BEV)



Fuente: 2° Estudio de electromovilidad en Chile: "Radiografía al estado actual y avances de la red de carga pública".

**Infraestructura de carga en Chile**

Crecimiento anual acumulado de puntos de carga lentos AC y rápidos DC.



Fuente: 2° Estudio de electromovilidad en Chile: "Radiografía al estado actual y avances de la red de carga pública".

en la Ruta 5, zona centro sur; sin embargo, existen zonas sin cobertura, tramos de hasta 550 km (puntos de carga lentos ni puntos de carga rápidos) en el norte, y fuera de Ruta 5 (rutas interiores).

La investigación sostiene también que en otras regiones se debe avanzar en puntos de carga rápida, potenciar viajes interregionales, indicando que los vehículos eléctricos locales no compiten por carga rápida en ruta.

**RECOMENDACIONES**

El estudio elaborado por CENTRA, de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UAI, y

Volvo Car Chile, entrega también una serie de recomendaciones. La primera de ellas es la necesidad de avanzar en un mayor despliegue de carga privada.

En esa misma línea, señala que la infraestructura de carga debe ser un esfuerzo público-privado y, por ello, se deben impulsar políticas que fomenten incluir puntos de carga en edificios nuevos y modernización de antiguos; avanzar en puntos de carga en comunas donde hoy no existe ninguno, así como en el despliegue de carga rápida en ruta, particularmente en sector norte de Chile, además de mejorar en interoperabilidad.

