

## BALANCE VERANIEGO:

# Electrolineras en carretera crecen, pero la cobertura es todavía insuficiente en el norte

RICHARD GARCÍA

**L**a red de carga para vehículos eléctricos en Chile ha experimentado una expansión significativa en los últimos años. De acuerdo con cifras de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) y de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), el país cuenta hoy con más de 2.000 puntos de carga públicos, de los cuales más de 600 corresponden a cargadores rápidos de corriente continua, un segmento que se ha multiplicado varias veces desde 2019.

Este crecimiento ha permitido que los viajes interurbanos sean cada vez más viables para la electromovilidad, aunque la cobertura sigue concentrada en la zona centro-sur. La evolución de esta infraestructura se refleja en experiencias concretas, como del exministro del Medio Ambiente y académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso Marcelo Mena, cuyo recorrido en un auto eléctrico entre Santiago y Pucón hace cinco años exigió una planificación milimétrica.

Los registros más recientes de la ANAC confirman un crecimiento acelerado de la infraestructura de carga pública, la que actualmente llega a un total de 2.088 puntos de carga, de los cuales 613 son rápidos, de corriente continua (DC). Estos cargadores se distribuyen entre áreas urbanas, autopistas, accesos intermedios y puntos aislados que no siempre están asociados a estaciones de servicio tradicionales.

Cuando en 2021 Mena viajó de Santiago a Pucón en un auto 100% eléctrico, llevó una planilla con direcciones y distancias entre cargadores para no quedar fuera de rango. Debía detenerse aproximadamente cada 120 kilómetros —Curicó, San Rafael, Chillán, Los Ángeles—, porque la autonomía real del vehículo era de 160 a 180 kilómetros. El tramo final, desde Lautaro hasta Pucón, lo hizo con la carga mínima, sin alternativas intermedias y con la preocupación de no quedar detenido en el camino. “Si uno de esos cargadores no funcionaba, no había plan B; la única opción era ir a un hotel, encharcar el auto y esperar más de 24 horas”, recuerda.

## Más proveedores

Según cifras de la ANAC, durante 2025 los vehículos electrificados enchufables (100% eléctricos y *plug-in hybrid*) crecerán 54,7%, con 8.754 unidades inscritas. Para este año se estima que el 3,8% de las ventas en el año corresponderá a modelos 100% eléctricos y híbridos enchufables, bordeandolas

**Los cargadores rápidos de corriente continua se multiplicaron y hoy superan los 600 puntos a nivel nacional, según cifras de la ANAC y la SEC. La experiencia del exministro Marcelo Mena ilustra cómo la electromovilidad en carretera dejó de ser una apuesta incierta, aunque territorialmente aún desigual.**



**Hacia el norte, tramos como Copiapó-Antofagasta superan ampliamente la autonomía de los autos eléctricos convencionales.**



**Marcelo Mena llegó apenas a Pucón desde Santiago con su vehículo eléctrico en 2021 y tuvo que cargarlo cada 120 kilómetros. Hoy, con un modelo híbrido, apenas paró tres veces.**

12 mil unidades.

En un recorrido reciente, Mena decidió probar “una tecnología nueva” y viajó en un híbrido enchufable. Explica que, si bien el híbrido tiene una autonomía eléctrica real en torno a 80-100 kilómetros, permite elegir cuándo cargar y cuándo seguir, incluso si una estación está ocupada,

lo que facilita su interconexión con aplicaciones como Waze. En esta oportunidad paró tres veces, aunque su plan original era detenerse solo dos, equivalente a paradas habituales de viaje, con recargas de alrededor de 20 minutos para pasar de 20% a 80% de batería. Subraya que la mejora no res-

ponde solo a la cantidad de puntos de carga, sino también a la existencia de más proveedores y alternativas en ruta —menciona a Copep, Enel X y Enex, pero también hay hoteles con disponibilidad de carga—, lo que reduce la dependencia.

Si embargo, advierte que la cobertura en carretera mantiene límites claros: “Para el sur, hoy es posible viajar incluso con vehículos 100% eléctricos hasta la Carretera Austral, porque las distancias no son tan prohibitivas. En cambio, hacia el norte, tramos como Copiapó-Antofagasta superan ampliamente la autonomía de los autos eléctricos convencionales y no cuentan con puntos intermedios”, señala.

Agrega que existe una oportunidad evidente para cerrar la brecha del norte: “Hay un exceso increíble de energía solar. Entonces, ¿por qué no soñar con estaciones de carga hiperrápidas al lado de las plantas solares?”, propone.