



Electromovilidad regional circula entre proyectos y la infraestructura real

El despliegue de la electromovilidad en Chile ha sido presentado, durante la última década, como la piedra angular de la estrategia de descarbonización del país. Sin embargo, al cruzar la frontera capitalina surge una interrogante crítica: ¿Es la electromovilidad una realidad tangible en las regiones de Chile o sigue siendo una declaración de buenas intenciones centralista?

Chile tiene ventajas comparativas únicas: somos los principales productores de cobre y litio, insumos críticos para las baterías. No obstante, la paradoja es evidente. Mientras Santiago ostenta una de las flotas de buses eléctricos más grandes del mundo fuera de China, las capitales regionales luchan por modernizar sistemas de transporte público que, en muchos casos, operan con tecnologías de hace dos décadas. La implementación de buses eléctricos en regiones ha avanzado a paso lento y bajo un modelo de "proyectos piloto" que aún no logran escala masiva. En 2024 y 2025 se consolidaron corredores eléctricos en Antofagasta (aprovechando su carácter

de capital minera) y algunos recorridos en el Gran Valparaíso. Estos han demostrado que la tecnología funciona bajo condiciones de pendiente y clima costero. En ciudades como Talca, Temuco o Puerto Montt, la electromovilidad es aún un fenómeno marginal. El sistema de licitaciones de transporte público regional es complejo y los operadores locales (pymes del transporte) no tienen el músculo financiero para renovar flotas cuyo costo inicial es tres veces superior al de un bus diésel, a pesar de que el costo operativo sea menor en el largo plazo. Ahora bien, para que un vehículo eléctrico sea funcional en regiones, la red de carga debe ser tan ubicua como las estacio-

nes de servicio. Aquí es donde las "buenas intenciones" chocan con la geografía. La carretera eléctrica: si bien se ha completado la conectividad de carga en la Ruta 5 desde Arica a Chiloé, la densidad de cargadores rápidos en rutas secundarias es casi inexistente. Un agricultor en el Valle del Itata o un operador logístico en la Región de Aysén simplemente no puede apostar por un vehículo eléctrico si no tiene garantizada la carga en sus rutas de faena. El desafío de la red de distribución: muchas ciudades regionales no cuentan con una red eléctrica domiciliaria o industrial preparada para la carga simultánea de vehículos. La inversión re-



querida para reforzar las subestaciones regionales es masiva y los plazos de las empresas distribuidoras suelen ser un cuello de botella administrativo. Sectores Estratégicos A diferencia del transporte urbano, la minería y la logística pesada en regiones están liderando la transición por una cuestión de eficiencia, no solo de imagen. En las regiones del norte, el uso de camiones autónomos eléctricos y camionetas de faena con cero emisiones es una realidad creciente. Aquí, la IA juega un rol fun-

damental: algoritmos de optimización deciden cuándo y dónde cargar las flotas para no estresar la red y maximizar el uso de energía solar generada in situ. En centros urbanos, como Concepción o La Serena, empresas de retail han comenzado a electrificar sus flotas de reparto, comprobando que en distancias cortas y urbanas la electromovilidad ya es rentable en 2026. Barrera inicial El principal obstáculo para que la electromovilidad sea "realidad" en las familias de regiones es el precio

de entrada. En 2026, aunque los precios han bajado, un auto eléctrico promedio sigue costando un 40% más que uno a gasolina. Para un habitante de la Región del Maule, cuyo ingreso mediano es menor al de Santiago, el ahorro en combustible no compensa el sobrecosto del crédito automotriz inicial. Sin incentivos tributarios agresivos (como la eliminación del IVA a vehículos eléctricos o la rebaja permanente de patentes en regiones), la electromovilidad seguirá siendo un lujo de nicho para los sectores altos de la capital y las grandes corporaciones mineras.