

mentar tarifas horarias sin cambios legales, y que estas permitirían reducir hasta en un 41% el costo de carga.

Chile cuenta con excelentes condiciones para electrificar su transporte terrestre en el mediano plazo. Sin superar estas barreras, está el riesgo de que el aumento en las ventas no logre sostenerse.

## Ignacio Rivas

Director de programas

Centro de Movilidad Sostenible

## POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ELECTROMOVILIDAD EN CHILE

SEÑOR DIRECTOR:

Las ventas de vehículos enchufables en Chile dieron un salto, pasando de 2,9% en abril de 2025 a 10,2% en abril de 2026. Sin embargo, para que este avance sea sostenible, asegurar una buena experiencia de carga es fundamental.

El primer desafío es la carga pública. Mientras la UE recomienda un máximo de 10 vehículos por cargador público, Chile ya alcanzó los 15,6. La red de carga no solo crece más lento que el parque eléctrico, sino que se concentra en Santiago. Para que se expanda en regiones, proponemos reformular la exención del permiso de circulación de vehículos eléctricos, redistribuyendo parte de esos recursos para incentivar la carga pública en zonas de baja cobertura.

En segundo lugar, se debe consagrar el derecho al cargador residencial. La carga en el hogar es la alternativa más conveniente para los usuarios. Sin embargo, la Ley de Copropiedad exige altos quórum que hacen muy difícil concretar su instalación en edificios. Es urgente modificarla para permitir a propietarios y arrendatarios instalar cargadores sin que la comunidad pueda oponerse de manera arbitraria.

Finalmente, es fundamental establecer tarifas eléctricas horarias residenciales. Hoy la carga de vehículos eléctricos se concentra entre las 20:00 y las 00:00 horas, coincidiendo con el *peak* de demanda y mayores costos para el sistema eléctrico. Un estudio del Instituto de Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI) demuestra que se pueden imple-