

Pese a renovables, Chile aún depende del petróleo

Buena parte de la energía eléctrica se alimenta de fuentes renovables. Sin embargo, el petróleo sigue condicionando a Chile.

Chile no produce casi ningún hidrocarburo, por lo que es casi un importador neto de estos combustibles. Según cifras del Banco Central, en los dos primeros meses del año el petróleo crudo fue el tercer producto con mayor monto de importación, seguido del diésel (ver infografía).

Pese a que el país no interna las bencinas desde países del Medio Oriente —el crudo viene principalmente de Brasil; el diésel y las gasolinas, de Estados Unidos—, la importación de los hidrocarburos está supeditada al precio del mercado internacional.

Ronald Fischer, académico del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile, resalta que el país se ha independizado del petróleo en algunos sectores más que en otros. Chile ha invertido “hasta ahora en energías renovables para producir electricidad. No es en todos los sectores, no hemos hecho casi nada de inversiones en transporte. Hay cuatro usos básicamente de la energía: el sector transporte, el eléctrico, el industrial, (donde está) el sector minero, y los hogares. Hay cuatro sectores, de los cuales hemos resuelto más o menos el problema en uno, el sector eléctrico”, dice.

Efectivamente, en febrero de este año el 66% de la energía generada provino de fuentes renovables: 47% de energía solar y eólica y 19% de fuentes hidráulicas, según datos de Acera.

En el caso del transporte existen dos tópicos inde-

pendientes: la adopción de autos eléctricos y el transporte de larga distancia. En el caso de los autos, Fischer cree que el mayor uso de vehículos eléctricos se dará con el tiempo, a medida que bajen de valor. Sebastián Galarza, director ejecutivo del Centro de Movilidad Sostenible, apunta a que el año de mayor venta de autos a combustión en Chile fue en 2019, y en los sucesivos ejercicios ha ido en disminución.

Modificar el “subsidio al lujo”

Sin embargo, existen incentivos para la adopción de vehículos eléctricos que podrían replantearse. Por ejemplo, un estudio del Centro de Movilidad Sostenible de febrero de 2026 encontró que la exención del pago de patente de autos eléctricos o híbridos ha ido a financiar vehículos que superan el umbral del lujo (\$52 millones), es decir, un “subsidio al lujo”. En 2024, estos autos de alto costo representaron el 23% del monto total exento. “En un momento en donde estamos en una situación fiscal restrictiva, tenemos que focalizar esos incentivos”, dice.

En la misma línea, otro problema es la falta de infraestructura de carga de estos vehículos a lo largo de Chile. “El 60% de las comunas de Chile no tiene acceso a infraestructura de carga pública. Eso limita el despliegue de la electromovilidad en sí”, indica Galarza.

Por otro lado, Galarza propone implementar una tarifa diferenciada del precio de la electricidad en los ho-

rarios de menor consumo de energía, que coincide con el período en el que hay más vertimiento de las energías renovables. “Durante el día tenemos *peaks* de energía limpia, muy barata, pero no suficiente consumo. Si tuviéramos una tarifa que en el horario de día permita cargar los vehículos eléctricos a un menor costo, se generaría un beneficio doble”, asegura.

La electrificación minera

“La principal medida para electrificar el sector minero es convertir gran parte de la maquinaria que hoy día todavía consume diésel a electricidad, por ejemplo, los camiones de los rajes”, dice Juan Ignacio Guzmán, CEO de GEM Mining Consulting.

Por ejemplo, en diciembre de 2025 las empresas BHP y Rio Tinto iniciaron un programa de testeo con dos camiones eléctricos de transporte pesado de Caterpillar en una mina de hierro en Australia. Ambas empresas tienen sobre el 80% de propiedad de Escondida, la mina de cobre más grande del mundo.

Las centrales a hidrocarburos aún cumplen un rol de seguridad y resiliencia del sistema eléctrico. Lo son aun pese al avance de la tecnología de baterías.

“Las baterías pueden contribuir a la energía, la suficiencia y la seguridad del sistema; no obstante, ninguna tecnología en sí misma puede entregar todos los atributos por sí sola”, dice Camilo Charme, director ejecutivo de Generadoras.