

Fecha: 27-03-2026
Medio: Las Últimas Noticias
Supl.: Las Últimas Noticias
Tipo: Noticia general
Título: Así es el crédito verde de BancoEstado para motivar a taxistas a comprarse un auto eléctrico

Pág.: 26
Cm2: 539,1
VPE: \$ 2.964.260

Tiraje: 91.144
Lectoría: 224.906
Favorabilidad: ☐ No Definida

Financiamiento tiene tasa de 0,82% mensual, plazo de hasta 72 meses y primer pago hasta en seis meses

Así es el crédito verde de BancoEstado para motivar a taxistas a comprarse un auto eléctrico

Gerente Mipyme de la entidad financiera, Emilio Vélez, afirma que condiciones son "casi inexistentes en el mercado".

MAURICIO RUIZ

Con una tasa de 0,82% mensual, plazos de hasta 72 meses y la posibilidad de postergar el primer pago hasta seis meses, BancoEstado lanzó un crédito preferencial dirigido a taxis y colectivos, con foco en impulsar la electromovilidad en el sector.

La apuesta del banco apunta a facilitar el recambio del parque vehicular hacia autos eléctricos (excluye híbridos), en un contexto marcado por el alza de los combustibles y el aumento en los costos de operación para los conductores.

Desde la institución, el mensaje es claro: se trata de una oferta diseñada a la medida del rubro. Emilio Vélez, gerente Mipyme de BancoEstado, asegura que las condiciones están entre las más competitivas disponibles hoy. "Esta oferta permite incrementar el acceso a la electromovilidad en condiciones muy favorables y casi inexistentes en el mercado para el segmento. De hecho, está cerca de 20 puntos por debajo de nuestra tasa pizarra", afirma.

Vélez enfatiza que no se trata solo de la tasa. El crédito incorpora atributos específicos para el sector, como mayor flexibilidad en los plazos, posibilidad de diferir el primer pago y la incorporación de garantía estatal, lo que permite ampliar el acceso al financiamiento.

"Es una oferta altamente competitiva y especializada, considerando la realidad del segmento", agrega.

Otro elemento relevante es que el programa permite considerar subsidios -como los asociados a programas de recambio o electromovilidad- como parte del aporte propio, lo que reduce la barrera de entrada para los conductores.

Vélez destaca que la garantía estatal es clave para viabilizar estas condiciones: permite ofrecer esta atractiva tasa, mayor flexibilidad en la evaluación de riesgo, abriendo la puerta a un segmento tradicionalmente más restrin-



El gremio de taxistas y colectivos demandan aparte subsidios para la compra de vehículos eléctricos.

gido en el acceso a financiamiento, y a exigir un mínimo de apenas 10% del costo del auto a los interesados.

Hay que dejar en claro lo siguiente: el crédito preferencial de BancoEstado tiene una tasa de 0,82% mensual, es decir 9,84% anual, pero desde la entidad estatal informan que considerando el resto de los costos, como el seguro, el Costo Anual Equivalente (CAE) es de 12,21%. Desde la entidad financiera dan un ejemplo concreto: si pide 20 millones de pesos para financiar un auto eléctrico a un plazo de 60 meses, la cuota mensual será de \$475.062, por lo que terminará cancelando 28.502.156 pesos por este préstamo, ese es lo que le llaman Costo Total del Crédito (CTC).

Como Ley espejo

Desde el gremio la evaluación de este crédito es positiva, pero con matices. Héctor Sandoval, presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos, valora el instrumento, pero advierte que el financiamiento por sí solo no resuelve el principal problema: el alto costo de entrada. Hoy, un vehículo

eléctrico apto para taxi o colectivo puede costar entre \$26 millones y \$28 millones, lo que sigue siendo una barrera relevante para conductores que deben financiar casi la totalidad del monto. "Esto va en la dirección correcta, pero no basta con el crédito", resume el dirigente.

Asegura que la verdadera llave del programa está o en los subsidios que puedan complementar el financiamiento. Y ahí aparece la llamada Ley Espejo del Transantiago. Esta normativa establece que los recursos que el Estado destina al transporte público en Santiago deben tener un "espejo" en regiones. En la práctica, implica miles de millones de pesos que los gobiernos regionales reciben cada año y que, por ley, deben destinar -al menos en parte- a iniciativas de transporte. Según Sandoval no siempre se han utilizado en el sector o se han distribuido de forma discrecional. La nueva interpretación de la ley busca corregir eso, obligando a que una proporción relevante -al menos 50%- se invierta efectivamente en transporte. "Si tienes un subsidio de 10, 15 millones

de pesos, esto funciona. Si no, la gente se tiene que endeudar en 25 o 28 millones para comprarse un auto y es un monto muy alto", advierte el dirigente.

¿Qué le parece la tasa de 0,82% del crédito ofrecido por BancoEstado?

"Creo que es una tasa atractiva. Hoy en el mercado estamos hablando de tasas del orden de entre 1,3% y 1,5% mensual, y para un chofer que es cliente de un banco puede estar cerca de entre 1,1% o 1,2%. Además, al tener período de gracia el crédito de BancoEstado también es un beneficio importante para los conductores".

¿Es suficiente el crédito para impulsar la renovación hacia autos eléctricos?

"No. Aunque el crédito sea muy barato, la gente no se va a endeudar en 28 millones de pesos. Se necesitan subsidios para que esto funcione; que los gobiernos regionales pongan los recursos. Si cumplen con la Ley Espejo y destinan esos fondos al transporte, esto va a caminar".