



El desarrollo de la electromovilidad en Chile avanza con cifras auspiciosas, pero enfrenta obstáculos cuando se traslada fuera del centro urbano más poblado del país. Mientras las ventas de autos eléctricos crecen a un ritmo sostenido y las marcas refuerzan su oferta, la disponibilidad de cargadores públicos —especialmente los de carga rápida— se convierte en una condición crítica para masificar esta tecnología en

regiones. Voces del sector automotor y del transporte de carga coinciden en que los avances son importantes, pero aún insuficientes, y que la participación del Estado será clave para cerrar las brechas que hoy frenan el despliegue de esta infraestructura en todo el territorio.

“El crecimiento sostenido en las ventas de vehículos eléctricos, que inicialmente fue liderado por flotas empresariales y que hoy muestra un impulso cada vez mayor desde

ElectroMOV

AUNQUE LA VENTA DE
VEHÍCULOS ELÉCTRICOS
CRECE EN TODO EL PAÍS,
LA RED DE CARGA PÚBLICA
SIGUE CONCENTRADA EN
LA CAPITAL.

ra aún

en tránsito

“ Durante todo 2024 se instalaron 62 puntos de carga rápida; solo en la primera mitad de 2025 ya van 79 nuevos puntos de este tipo”, Gustavo Hunter, jefe de Movilidad Sostenible de ANAC.

los consumidores particulares, está generando una demanda creciente por infraestructura de recarga pública”, expone Gustavo Hunter, jefe de Movilidad Sostenible de ANAC. Hasta junio de 2025 se han vendido 3.757 vehículos enchufables en el país, lo que representa un aumento del 70% respecto al mismo periodo de 2024. “Del total de vehículos 100% eléctricos, un 63% fueron adquiridos directamente por personas naturales”, suma a lo anterior.

A este crecimiento lo acompaña una red de carga que también se ha ido ampliando: más de 1.700 puntos de carga pública están operativos, y un 60% de ellos fue instalado en los últimos tres años, según datos de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC). Pero el foco está puesto en los cargadores rápidos, esenciales para la electromovilidad pública. “Durante todo 2024 se instalaron 62 puntos de carga rápida; solo en la primera mitad de 2025 ya van 79 nuevos puntos de este tipo”, precisa el entrevistado de ANAC.

A pesar de estos avances, la infraestructura de carga presenta serias desigualdades territoriales. Hunter resalta que “la Región Metropolitana agrupa cerca del 70% de los conec-

tores a nivel nacional”, con una mayoría en corriente alterna, es decir, de carga lenta. En regiones, si bien hay una mayor proporción de cargadores rápidos, su número total es muy bajo. “En el Gran Concepción hay apenas 4 puntos de carga rápida y en el Gran Valparaíso solo 12”, ejemplifica.

Desde la industria del transporte de carga, el diagnóstico es similar. “La infraestructura de carga pública en Chile ha avanzado, especialmente en ciudades como Santiago, pero aún queda mucho por hacer para cubrir las necesidades del transporte de carga eléctrica en todo el país”, afirma Mauricio Tapia, director de Soluciones de Transporte de Carga de Volvo Chile. La empresa ha detectado zonas críticas “particularmente en el

FOTO: GENTILEZA ANAC



GUSTAVO HUNTER,

jefe de Movilidad Sostenible de ANAC.

FOTO: GENTILEZA VOLVO



MAURICIO TAPIA,

director de Soluciones de Transporte de Carga de Volvo Chile.



FOTO: GENTILEZA VOLVO

“ La infraestructura de carga pública en Chile ha avanzado, especialmente en ciudades como Santiago, pero aún queda mucho por hacer para cubrir las necesidades del transporte de carga eléctrica”, **Mauricio Tapia, director de Soluciones de Transporte de Carga de Volvo Chile.**

norte minero y el sur agrícola, donde la dispersión geográfica y la limitada infraestructura energética presentan desafíos importantes”.

En operaciones interurbanas, las dificultades se agudizan. “La principal dificultad es la escasez de cargadores rápidos en rutas interurbanas, lo que puede generar tiempos de espera y afectar la planificación”, destaca el ejecutivo de Volvo Chile. “También hay zonas donde la capacidad eléctrica local no permite instalar cargadores de alta potencia”, agrega.

Frente a este panorama, ambas entidades resaltan la necesidad de mayor participación estatal. “Ningún país con una red de carga robusta lo ha hecho sin el apoyo del Estado”, remarca Hunter. El ejecutivo sugiere adoptar modelos europeos: “Una vez que un proyecto tiene todos los permisos y ha sido ejecutado, el Estado —o los gobiernos regionales— reembolsan un porcentaje de la inversión, con un tope”. Esto, asegura, “reduce la barrera de entrada y acelera la implementación”.

Electro**MOV**

El ejecutivo de Volvo, por su parte, cree que “los incentivos gubernamentales, como subsidios para la instalación de cargadores rápidos o exenciones fiscales, serían un gran paso para impulsar la infraestructura en regiones”. También propone revisar la normativa vigente sobre el peso bruto vehicular máximo permitido. “Dado que los camiones eléctricos suelen tener una tara mayor debido al peso de las baterías, hoy se ven en desventaja frente a los modelos diésel”, sostiene. “Aumentar este límite, como ya se ha hecho en otros mercados, permitiría nivelar la competitividad”.

En cuanto al aporte del sector automotor, Hunter destaca que “las marcas han comprendido que la venta de un vehículo eléctrico no termina con la simple entrega, sino que debe ir acompañada de un servicio integral al usuario, especialmente en lo referente a la carga”. Hoy, la mayoría de los importadores ofrece la instalación de cargadores domiciliarios, y muchos acompañan al cliente en trámites como ampliaciones de empalme o gestiones con comunidades. Además, menciona que “algunas marcas entregan bonos de carga gratuita en redes públicas durante los primeros meses de uso”.

La adopción también muestra diferencias marcadas entre la capital y las regiones. “Mientras que en la



Región Metropolitana (RM), por cada 100 vehículos comercializados, 2 son eléctricos, en regiones la proporción es de apenas 1 cada 100”, distingue Hunter. A junio de 2025, la RM suma 1.878 unidades vendidas, seguida por Valparaíso (191), Biobío (123) y O’Higgins (81). En contraste, regiones como Arica (6) y Aysén (4) muestran un rezago significativo.



“ El desafío es grande, pero no imposible”, **Mauricio Tapia, director de Soluciones de Transporte de Carga de Volvo Chile.**

Las causas son diversas: menor conocimiento tecnológico, carencia de infraestructura y una percepción de inviabilidad del vehículo eléctrico fuera de la capital. “Estas limitaciones afectan directamente la percepción de viabilidad del vehículo eléctrico fuera de la capital, como los traslados diarios que realiza la gente”, subraya Hunter.

Pese a todo, el avance continúa. “Estamos profundamente comprometidos a ser parte activa de este proceso de transformación”, dice Tapia. Desde Volvo Chile, aseguran estar trabajando con herramientas como Volvo Connect para optimizar la operación de flotas eléctricas, y con alianzas público-privadas para llevar puntos de carga a zonas estratégicas. 