

LOUIS DE GRANGE,
 MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES:

"EN CHILE, LA ELECTROMOVILIDAD HA PASADO DE SER UNA PROMESA A UNA REALIDAD TANGIBLE"

Actualmente Chile atraviesa un momento clave de transición. "El país no solo lidera en buses eléctricos a nivel mundial (fuera de China), sino que estamos sentando las bases para que las familias, como usuarios particulares, también puedan dar el salto", agrega el secretario de Estado.

POR ANDREA URREJOLA MARIN

¿Cómo avanza la electromovilidad en Santiago y regiones? Según explica el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange, "Chile ha consolidado un ecosistema que combina infraestructura, incentivos económicos y transporte público, con avances evidentes en el último tiempo".

En la infraestructura de suministro, ya contamos con más de 1.200 puntos de carga públicos distribuidos desde Arica hasta Punta Arenas. "La red se ha robustecido no solo en autopistas, sino también en entornos residenciales y centros comerciales", precisa el titular de Transportes.

En Santiago, además de contar con 149 km de Metro, "que es la definición de electromovilidad por antonomasia", ya operan más de 4.000 buses eléctricos en el sistema RED. Complementariamente, se han inaugurado electroterminales de última generación que utilizan inteligencia artificial para gestionar la carga de las baterías de forma eficiente.

"Pero estos avances no son solo en Santiago. Ciudades en regiones han implementado sus propios electrorededores y programas de recambio para taxis colectivos eléctricos", acota de Grange.

ESTRATEGIA NACIONAL DE ELECTROMOVILIDAD

En 2017, durante el segundo gobierno de Michelle Bachelet, se lanzó oficialmente la Estrategia Nacional de Electromovilidad, marcando el inicio de una política pública estructurada para impulsar el transporte eléctrico en el país. Posteriormente, fue actualizada y fortalecida en 2021, bajo la administración de Sebastián Piñera, incorporando metas más ambiciosas, como el fin de la venta de vehículos livianos y medianos a combustión al año 2035 para que sean cero emisiones.

En definitiva, es una hoja de ruta de largo plazo para transformar el transporte hacia sistemas eléctricos y cero emisiones, con foco ambiental, energético y económico. Por lo mismo, establece hitos progresivos. "Para este 2026, el foco está en la continuidad de la política de electromovilidad, junto con aplicar estándares de eficiencia más estrictos a los importadores de vehículos. Esto obliga a las marcas a traer modelos más eficientes y eléctricos para compensar el

promedio de emisiones de su catálogo", declara el ministro de Grange, quien no descarta aplicar cambios en la estrategia con el fin de mejorarla.

"Junto con monitorear permanentemente el efecto y avance de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, estamos trabajando de manera muy coordinada tanto con los Ministerios de Energía, Vivienda, Obras Públicas, Economía y Bienes Nacionales, a fin de avanzar de manera más efectiva en la transición energética. Este trabajo coordinado permitirá eventualmente incorporar mejoras a la Estrategia, pero también eventuales ajustes a fin de incorporar las distintas realidades de los diferentes territorios que componen nuestro país".

¿QUÉ PASA CON LA MASIFICACIÓN DE LOS AUTOS ELÉCTRICOS?

Si bien el transporte público lidera los avances en electromovilidad en Chile, los autos eléctricos siguen siendo minoría... ¿por qué no despega el mercado masivo? Louis de Grange manifiesta que "la razón por la que estos vehículos aún no dominan nuestras calles responde a una mezcla de barreras económicas reales y percepciones culturales que

están en pleno proceso de cambio. Las principales razones son el costo, la demora en la carga, la autonomía y un mercado secundario muy poco desarrollado, como los ejes centrales".

El costo de adquisición sigue siendo la barrera principal, ya que, aunque la brecha de precios se ha reducido, la inversión inicial todavía supera el presupuesto del comprador promedio. "El despegue real se ve limitado no solo por el valor del auto nuevo, sino por la falta de un mercado robusto de vehículos usados que permita un acceso más democrático a esta tecnología", agrega.

En cuanto a la autonomía, el ministro indica que "el problema ha dejado de ser técnico para volverse psicológico. Si bien los modelos actuales cubren de sobra los trayectos diarios, persiste en el usuario el temor a no poder realizar viajes largos con la misma libertad y rapidez de carga que ofrece un motor a combustión, lo que posterga la decisión de compra de las familias". Finalmente, reconoce que "la logística de carga es el nudo crítico que impide la masificación. Mientras la red pública sigue creciendo, la verdadera dificultad reside en la carga domiciliar, especialmente para quienes viven en departamentos o edificios. El mercado masivo solo se consolidará cuando cargar el vehículo sea un proceso tan simple, económico y cotidiano como conectar un teléfono antes de dormir".

—¿Habrá incentivos directos a la compra de vehículos eléctricos para personas naturales?

"En Chile no existen subsidios monetarios directos o "bonos" al precio de venta para particulares, sino que el incentivo se articula mediante la reducción de costos tributarios y operativos. El beneficio más potente es la exención del Permiso de Circulación, que durante este 2026 te permite pagar solo el 25% del valor total, ahorro que se suma a la eliminación del Impuesto Verde al momento de la compra. A esto se añaden ventajas de uso diario como la exención de restricción vehicular".

—¿Qué políticas vienen para electrificar taxis, colectivos y transporte de carga?

"Estamos trabajando intensamente junto con otros ministerios para poder avanzar en esta materia. Apenas tengamos novedades, las informaremos".

—Hoy el avance en regiones sigue siendo menor, ¿por qué la



electromovilidad avanza más lento fuera de Santiago?

"El avance más lento en regiones, en mi opinión, responde a una concentración desigual de infraestructura, donde la densidad de cargadores públicos en Santiago aún supera con creces a la red disponible en zonas rurales o extremas. Esta falta de puntos de carga rápida, sumada a las mayores distancias interurbanas, alimenta la desconfianza del usuario regional, quien percibe el vehículo eléctrico como una opción limitada para viajes largos o terrenos exigentes. A esto se suma la brecha en servicios técnicos y red eléctrica, ya que fuera de la capital es más difícil encontrar talleres especializados y repuestos específicos. Además, muchas redes de distribución locales aún requieren inversiones para soportar la demanda de potencia que exige la carga masiva, lo que en mi opinión se traduce en un ecosistema de posventa más frágil y costoso que termina por desincentivar la compra fuera de la Región Metropolitana".

—Con el alza histórica de los combustibles, ¿hay se han visto beneficiados quienes tienen autos eléctricos o híbridos?

"El alza histórica de los combustibles ha consolidado a los vehículos eléctricos e híbridos como un refugio financiero, ampliando drásticamente la brecha de ahorro operativo. Mientras el costo de la gasolina golpea el presupuesto familiar, un conductor eléctrico gasta hoy cerca de un 70% menos por kilómetro recorrido, lo que puede acelerar el tiempo de retorno de la inversión inicial y aumentar el interés de compra. Para los dueños de híbridos, el beneficio se traduce en una reducción del consumo de combustible de hasta un 50%,

permitiéndoles mitigar el impacto inflacionario sin depender totalmente de la red de carga. En este escenario, la electromovilidad ha dejado de percibirse como una opción puramente ecológica para transformarse en una estrategia de protección económica, donde el ahorro mensual en energía compensa con creces las cuotas del vehículo frente a los modelos convencionales".

—¿Usted conduce un auto eléctrico o híbrido? ¿Cómo ha sido su experiencia?

"Lamentablemente no dispongo de infraestructura en mi edificio para poder instalar el equipamiento eléctrico adecuado. El éxito de la transición energética no depende tanto de los grandes cargadores en ruta como de la capacidad de la ciudad para integrar la carga en la vida cotidiana. El gran obstáculo actual es que la infraestructura habitacional y de oficinas no fue diseñada para este consumo masivo, lo que genera un conflicto entre la libertad individual de carga y las capacidades eléctricas de las comunidades. Sin una adaptación urbana que garantice el acceso a la energía en los lugares de pernocta o trabajo, el auto eléctrico seguirá siendo un privilegio de quienes viven en casas particulares.

El futuro no reside necesariamente en instalar cargadores rápidos en cada estacionamiento, lo que colapsaría la red local, sino en implementar sistemas de gestión inteligente que distribuyan la energía de forma eficiente durante la noche. De esta manera, la ciudad se adapta transformando el estacionamiento en un punto de carga invisible y automático, permitiendo que la electromovilidad deje de ser una preocupación logística y se convierta en un estándar de vivienda moderna".



Louis de Grange,
 ministro de Transportes y
 Telecomunicaciones.

