

Fecha: 29-03-2026
Medio: La Discusión
Supl.: La Discusión
Tipo: Noticia general

Pág.: 2
Cm2: 744,1
VPE: \$ 741.167

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

3.500
Sin Datos
No Definida

Título: Las brechas que frenan el despegue de la electromovilidad en Ñuble

Ciudad.

20

estaciones de carga pública hay en Ñuble, están distribuidas principalmente en estaciones de servicio en la ruta 5 Sur, en Chillán (5), Chillán Viejo (9) y San Carlos (6).

ANTONIETA MELEÁN
diario@ladiscusion.cl
FOTOS: LA DISCUSIÓN

La histórica alza de combustibles registrada esta semana en el país, con aumentos superiores a \$370 por litro en bencinas y \$580 en diésel, es uno de los factores que más está empujando a las personas y a las empresas a mirar un vehículo eléctrico como una inversión rentable. En ese sentido, la electromovilidad deja de verse solo como una tendencia o una decisión ambiental, y empieza a evaluarse con una lógica mucho más económica.

El reciente informe de la Asociación Nacional Automotriz (ANAC) de Chile destaca que la venta de vehículos livianos y medianos de cero/bajas emisiones sigue creciendo, pero aún no alcanza el 15% de participación del mercado, por lo que el país se encuentra en una etapa de adaptación temprana de electromovilidad.

Según la ANAC, a nivel nacional la comercialización de vehículos livianos y medianos de nuevas energías alcanzó 3.135 unidades durante el segundo mes del año, registrando un alza de 78,8% con respecto al mismo período de 2025. En detalle, se comercializaron 2.219 vehículos electrificados no enchufables (microhíbridos e híbrido convencional) y 916 autos electrificados enchufables (híbrido enchufable y eléctricos).

"A nivel global chileno del mercado de livianos y medianos, la combustión tradicional aún explica el 87,4% de las ventas, pero las nuevas energías ya alcanzan una penetración de 12,6%", destaca el informe.

La electromovilidad ofrece beneficios ambientales, económicos y sociales significativos. Los vehículos eléctricos no generan emisiones locales de gases contaminantes, contribuyendo a mejorar la calidad del aire. A su vez, presentan una mayor eficiencia energética en comparación con motores a combustión y reducen los costos operativos, ya que el costo por kilómetro recorrido es menor y requieren menos mantenimiento. Además, generan menos ruido, disminuyendo la contaminación acústica en zonas urbanas.

Primeros pasos

En nuestra región la electromovilidad aún es muy incipiente, y la transición hacia este tipo de energía más sustentable tiene varias dificultades que sortear.

Desde el Gobierno Regional de Ñuble, el jefe de División de Infraestructura y Transporte, Ricardo Pavez, indicó que trabajan para que el territorio avance hacia la electromovilidad de manera gradual, entendiendo que es el camino para dejar de depender del petróleo y avanzar hacia un transporte más amigable con el medio ambiente.

"En cuanto al panorama, queremos ser claros: estamos sentando las bases para una transición gradual pero firme. No se trata de cambiar todo de un día para otro, sino de preparar al territorio para que cuando la electromovilidad masiva llegue, lo haga de manera segura y con la infraestructura adecuada", explicó.

Esta semana debutó el primer bus con estándar Red en la región con el recorrido entre Chillán y Coihueco.



PRIMEROS PASOS EN MEDIO DE ALTOS COSTOS Y FALTA DE INFRAESTRUCTURA

Las brechas que frenan el despegue de la electromovilidad en Ñuble

Ante el alza de los combustibles ha aumentado el interés por vehículos eléctricos en el país. En la región, el avance se concentra en el transporte público, pero la falta de infraestructura de carga y los altos costos de implementación siguen siendo los principales obstáculos para su masificación.

En primera instancia, el foco está puesto en el transporte público mayor y menor puedan cambiar a vehículos eléctricos, y según afirman se está "en plena fase de implementación".

"Hace apenas unos días, marcamos un hito histórico con la puesta en marcha del primer bus con estándar Red en la región, que cubre el recorrido rural entre Chillán y Coihueco. Este es parte de un plan ambicioso financiado íntegramente por el Gore con más de \$1.260 millones, que contempla la incorporación de 13 buses de alto estándar para renovar el transporte público en el

perímetro de exclusión de Chillán y Chillán Viejo", dijo Pavez.

La incorporación de una nueva flota de buses se logró a través del programa 'Renueva tu Micro', con recursos del Gobierno Regional de Ñuble, que ha permitido modernizar el transporte público regional. Actualmente, los criterios de priorización del subsidio promueven la electromovilidad, otorgando puntaje preferente a la incorporación de buses eléctricos.

"Pero esto es solo el comienzo. Paralelamente, estamos ejecutando el Proyecto FIC 'Plan de acción para

la adopción de la electromovilidad en Ñuble', financiado por el Gobierno Regional y ejecutado por la UCSC. Este proyecto está en fase avanzada de análisis de brechas en capital humano e infraestructura. De hecho, ya hemos realizado capacitaciones a Bomberos, personal de salud, personal de seguridad municipal y Carabineros para que sepan cómo actuar ante emergencias con vehículos eléctricos, y hemos desarrollado ferias de electromovilidad como la FEX 2024 para acercar esta tecnología a la comunidad", subrayó el jefe de División de Infraestructura

Fecha: 29-03-2026
Medio: La Discusión
Supl.: La Discusión
Tipo: Noticia general
Título: Las brechas que frenan el despegue de la electromovilidad en Ñuble

Pág.: 3
Cm2: 744,1
VPE: \$ 741.167

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

3.500
Sin Datos
☐ No Definida



y Transporte del Gore de Ñuble.

También existe el proyecto denominado "Mi Taxi Eléctrico" en conjunto con el Ministerio de Energía, tiene como objetivo aportar a la descarbonización de la matriz, a través de la renovación de 100 automóviles del transporte público menor, mediante un subsidio de hasta \$16 millones para el recambio de vehículo de tradicional a eléctrico y \$4 millones para la instalación de cargador domiciliario, en las comunas de Bulnes, San Carlos, Chillán y Chillán Viejo. Esta iniciativa aún está en etapa de observaciones.

"Durante el año 2025 iniciamos conversaciones con la Subsecretaría de Energía y el sector privado para acceder a subsidios que permitan incorporar taxis eléctricos. Sabemos que el gran desafío es la infraestructura de carga, pero con las nuevas subestaciones eléctricas que se están licitando en Quinchamalí y Punilla, nuestra región estará preparada energéticamente para este cambio", expuso Pavez.

"Así que, hemos llevado adelante un trabajo sostenido, con inversión concreta en buses de estándar Red hoy, y una hoja de ruta clara para que en los próximos años la electromovilidad sea una realidad en el transporte público y privado de Ñuble, mejorando la calidad del aire y generando ahorros para las familias", prosiguió.

Desde la Seremi de Energía coinciden que "la electromovilidad en

La venta de autos eléctricos sigue al alza pero las cifras aún son mínimas.

la Región de Ñuble se encuentra en una etapa inicial, pero con señales claras de crecimiento".

Expresaron que durante los últimos años se ha observado un aumento progresivo del interés por parte de empresas, servicios públicos y operadores de transporte, especialmente ante el impacto que ha tenido el alza sostenida de los precios de los combustibles fósiles en los costos de operación.

Del mismo modo, la Seremi de Energía explicó que "el alza en los precios de las gasolinas y el diésel constituye un incentivo directo para evaluar el uso de la electromovilidad en autos particulares, transporte público y logística. La SEC, durante 2025, registró un incremento en la declaración de cargadores eléctricos a nivel nacional, principalmente por parte de empresas y operadores de flotas que buscan reducir costos operacionales y dependencia de combustibles fósiles".

Según el catastro oficial de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), la Región de Ñuble cuenta con 20 estaciones de carga pública declaradas y certificadas, principalmente, en estaciones de servicio. Estas se distribuyen en las comunas de Chillán (5), Chillán Viejo (9) y San Carlos (6).

Infraestructura de carga

La mirada del gremio de taxibuses local es que esta alza histórica de los combustibles puede convertirse en una oportunidad real para finalmente implementar la electromovilidad en el transporte público.

"Yo creo que este tema del alza de los combustibles es una oportunidad que hay que aprovechar para que dé un impulso a la electromovilidad, nuestro principal insumo es el diésel, entonces hay que verlo como una oportunidad de cambiar hacia la electromovilidad. La voluntad nuestra está, y eso se traduce, por ejemplo, en que este año ya van a llegar buses estándar RED, ahora



Estamos sentando las bases para una transición gradual pero firme. No se trata de cambiar todo de un día para otro"

RICARDO PAVEZ
 JEFE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE GORE



La gran traba es la infraestructura de carga adecuada, para la cual se requiere una inversión cercana a los \$500 millones"

HUMBERTO LLANOS
 ASOC. TAXIBUSES URBANOS CHILLÁN

en el mes de mayo van a estar circulando, son buses muy similares a los eléctricos, pero con motor diésel, así que ese paso ya lo dimos", indicó Humberto Llanos, presidente de la Asociación de Dueños de Taxibuses Urbanos de Chillán.

La expectativa del gremio está puesta en que este año 2026 el programa 'Renueva tu Micro' finalmente impulse la llegada de los buses eléctricos. Pese a que el subsidio que entrega el Gobierno Regional es una suma bastante importante, la gran traba es la infraestructura de carga adecuada, para la cual se requiere una inversión cercana a los \$500 millones, y que los conductores del transporte público aseguran no pueden cubrir.

"Para partir tímidamente con una flota de 12 buses, por lo menos, se necesita un terminal de carga con 2 o 3 cargadores de 180 o de 150 kW, y eso se trabaja en un costo cercano a los \$450 millones a \$500

millones. Nosotros contamos con los terminales aptos, tienen resolución de funcionamiento, Sotropa, que es la empresa que yo represento, ha solicitado a CGE y COPELEC y hemos tenido respuestas positivas, tenemos capacidad energética en Ñuble para empalmar estos cargadores. Claramente el esfuerzo se hace para la compra en los buses, pero no tenemos caja para invertir con recursos propios en el centro de carga", advirtió Llanos.

Manifestó la disposición del gremio para sentarse a dialogar en las próximas semanas con el Seremi de Transportes de la región, para abordar el tema y saber si realmente estará la voluntad para ayudar con recursos para los terminales de carga.

En vía de masificación

Desde la Asociación Gremial de Vehículos Eléctricos de Chile (AVEC), expusieron que Chile podría avanzar a la etapa de adopción temprana de la electromovilidad, y ya están dadas varias condiciones para comenzar a dar ese paso, pero todavía de manera parcial. Además, la electromovilidad ya está instalada en la conversación pública, en las decisiones de inversión y en varios segmentos de operación real.

"Sin embargo, todavía no estamos en una masificación plena. Seguimos viendo que el mercado está dominado por vehículos a combustión, que muchas decisiones de compra siguen frenadas por el precio inicial, y que fuera de ciertos polos urbanos aún faltan más condiciones para acelerar una adopción más amplia. Entonces, diría que Chile está en un punto intermedio: aún con rasgos de adopción temprana, pero con capacidad real de pasar a una nueva etapa si se alinean mejor los incentivos, la infraestructura, la regulación y la oferta", detalló Rodrigo Salcedo, presidente de AVEC.

"Obviamente, hoy día sí hay una presión, porque el tema del alza de combustible no va ser un tema a corto plazo, va ser a largo plazo. Como uno bien sabe, los precios suelen subir, pero no suelen bajar, pero también creo que no es el único factor de peso. En Chile, la decisión todavía pasa por varias variables al mismo tiempo: el precio de entrada del vehículo, la posibilidad real de carga en la casa, empresa o edificio, la autonomía, la cobertura de infraestructura pública, los seguros, créditos y la confianza que exista en la tecnología y en el servicio postventa. El combustible alto abre la conversación, pero el usuario todavía necesita tener claridad de que el proyecto completo le hace sentido", detalló, agregando que "cualquier persona que recorra más de 20 mil kilómetros al año ya le conviene cambiarse a un eléctrico".

Salcedo indicó que el país la electromovilidad en el transporte urbano y algunos usos profesionales ya muestra señales más avanzadas, no así en el segmento de vehículos particulares. "En autos particulares los datos siguen siendo los de un mercado temprano: crecimiento rápido, más oferta, mejor infraestructura, pero todavía dominado por combustión y por tecnologías intermedias como híbridos y microhíbridos. Dicho de forma simple: el alza de combustibles ya está haciendo más atractiva la electromovilidad, pero Chile aún no ha cruzado completamente hacia una adopción masiva; está más bien en la antesala de esa siguiente etapa", dijo.

\$500

millones es el presupuesto que se necesita para habilitar un terminal de carga, con 2 o 3 cargadores de 180KW, uno de los principales requerimientos que manifiestan transportistas.