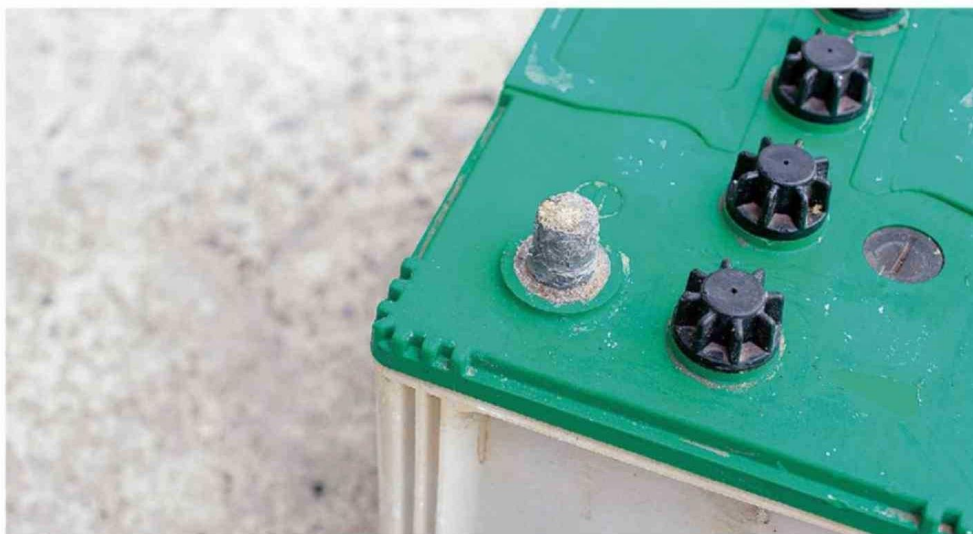


Los desafíos que enfrenta el reciclaje de baterías de autos eléctricos en el país

Un anteproyecto de decreto bajo la Ley REP tiene como objetivo fijar metas de valorización en un mercado incipiente, pero actores del sector advierten falta de infraestructura, coordinación y masa crítica para desarrollarlo.



 Felipe Lagos

El parque de vehículos eléctricos ha crecido de forma sostenida en Chile. En 2025 se comercializaron 8.754 vehículos eléctricos e híbridos enchufables, un alza de casi 55% anual, aunque su participación en el mercado total sigue siendo acotada. En 2026, la tendencia se mantiene, con un crecimiento acumulado cercano al 70% en este segmento, impulsado principalmente por los híbridos enchufables, según cifras de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

Este avance confirma que el país se está subiendo a la electromovilidad, pero también instala una pregunta clave sobre el destino de las baterías cuando terminen su vida útil. Resolverla requerirá desarrollar un mercado de reciclaje y reuso que debe anticiparse a un volumen que aún no existe.

A nivel global, ese mercado ya comienza a tomar forma. Según la consultora Markets and Markets, el reciclaje de baterías de vehículos eléctricos podría pasar de cerca de US\$ 10.000 millones en 2023 a más de US\$ 50.000 millones hacia 2030, con tasas de crecimiento anual superiores al 20%. El impulso viene del valor de minerales críticos como litio, níquel y cobalto, y de la necesidad de asegurar suministro en la transición energética. Además, las tecnologías actuales permiten recuperar más del 90% de algunos de estos materiales, lo que refuerza su atractivo económico.

“El reciclaje de las baterías depende mucho del valor de los minerales que llevan dentro. Reciclar baterías con níquel y cobalto es rentable porque estos metales tienen alto precio, pero procesar baterías de litio, hierro y fosfato es menos atractivo”, explica Stefano Sacco, líder de baterías y minerales del Centro de Movilidad Sostenible.

LA SEGUNDA VIDA DE LAS BATERÍAS

Las baterías de autos eléctricos no son un residuo inmediato, pueden durar entre 8 y 15 años en uso automotriz y alcanzar hasta un millón de kilómetros, lo que retrasa la generación de volumen para reciclaje y desplaza el foco hacia su reutilización en aplicacio-

nes como almacenamiento energético.

“Más que centrarse hoy en el reciclaje, el foco está en maximizar la vida útil de las baterías y evitar que se transformen en un residuo prematuro”, señala Rodrigo Espinoza, gerente de Volvo Cars Chile.

En paralelo, Chile comenzó a definir el marco regulatorio para el fin de vida de estas baterías. El anteproyecto de decreto bajo la Ley de Responsabilidad Extendida del Productor (REP) considera metas de valorización cercanas al 15% en los primeros años y obliga a fabricantes e importadores a hacerse cargo de su gestión una vez fuera de uso. El texto también introduce exigencias de trazabilidad y promueve su reutilización antes del reciclaje.

La carencia de escala está generando las primeras críticas. “Hoy no existe un pasivo relevante de baterías de litio para reciclar, porque el parque es aún incipiente”, advierte Diego Mendoza, secretario general de la ANAC. Y asegura que “es un mal intento de regulación que terminará disparándole en los pies a la electromovilidad si no se corrige a tiempo”.

La baja penetración de vehículos eléctricos, que no supera el 1% del parque total, implica que el flujo de baterías fuera de uso sigue siendo marginal, lo que dificulta justificar inversiones en infraestructura o plantas de procesamiento. A esto se suma la falta de demanda por productos reacondicionados, lo que limita el desarrollo de un mercado secundario para baterías de segunda vida, dice Mitzy Lagos, gerente de Economía Circular de Midas Chile.

“El desarrollo de un mercado secundario para baterías reacondicionadas no es espontáneo y desarrollarlo requerirá incentivos no solo económicos, sino también de estándares de calidad y mecanismos que generen confianza en los usuarios finales”, agrega.

Tamara Berrios, country manager de BYD Chile, añade que estos procesos dependen de contar con un flujo constante de baterías fuera de uso. “Para que el reciclaje y reuso de baterías sea viable a escala se requiere volumen, infraestructura y coordinación entre actores, desde fabricantes hasta recicladores”, señala.

Si el valor de estos residuos no se captura localmente, será una oportunidad perdida. “Más que un riesgo, es la realidad actual. Los residuos con valor se están exportando porque Chile no tiene aún la escala ni la industria para procesarlos”, concluye Mitzy Lagos. ●