

**DF**

DIARIO FINANCIERO®

SUPLEMENTO

SANTIAGO DE CHILE  
MARTES 9 DE SEPTIEMBRE DE 2025



## Cómo está creciendo la electromovilidad en Chile

PÁGS. 02 Y 03

## Los factores que determinan la compra de un auto eléctrico

PÁG. 08

## Ampliar la red: el desafío de la infraestructura de carga

PÁG. 10

# DÍA MUNDIAL DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO Y LA ELECTROMOVILIDAD

# CÓMO ESTÁ CRECIENDO LA ELECTROMOVILIDAD EN CHILE

Cada 9 de septiembre se conmemora el Día Mundial del Vehículo Eléctrico, una iniciativa que desde el año 2020 busca visibilizar el impacto de la electromovilidad en la reducción de emisiones asociadas al transporte convencional. En Chile, la venta de vehículos de cero y bajas emisiones ha crecido con fuerza, pero aún está lejos de alcanzar los objetivos de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que establece que al 2035 todas las nuevas ventas de vehículos livianos, medianos y de transporte sean cero emisiones.

Según el más reciente Informe de Ventas de Vehículos Cero y Baja Emisión de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), agosto cerró con una caída en el mercado automotor general, pero con un crecimiento de 85,5% en la venta de vehículos livianos y medianos de cero y bajas emisiones.

**Pese al crecimiento de las ventas de vehículos eléctricos e híbridos, Chile está lejos de cumplir las metas de la Estrategia Nacional de Electromovilidad. Factores como la infraestructura de carga y los altos costos son obstáculos que han ralentizado el despegue de la tendencia.**

POR VALENTINA CÉSPEDES

Esto representa un alza acumulada de 104,2% en el año, con 21.282 unidades comercializadas. Sin embargo, solo el 2,6% corresponde a modelos con enchufe, mientras que la mayoría (8%) son híbridos no enchufables, que no requieren infraestructura de carga.

Aunque estas cifras representan un avance frente a años anteriores, el mercado aún está dominado por vehículos a combustión, los que representan el 89,4% de las ventas. Entre los actores más relevantes del segmento destacan marcas como BYD (24%), Volvo (16,3%) y Tesla (10,6%) en eléctricos enchufables; y Suzuki (33%), Toyota (27,5%) y Hyundai (10,5%) en híbridos no enchufables.

El país se propuso alcanzar una participación del 5% en la venta de vehículos eléctricos e híbridos enchufables este 2025, pero las proyecciones indican que apenas se alcanzará un 2,9% hacia fin de año,



**COPEC  
VOLTEX**

**COPEC DA UN PASO CLAVE  
EN LA TRANSFORMACIÓN  
DEL TRANSPORTE  
EN LA RM.**

CON EL NUEVO ELECTROTERMINAL  
GABRIELA, COMIENZA LA  
OPERACIÓN DE 22 TERMINALES  
QUE IMPULSARÁN UNA  
MOVILIDAD 100% ELÉCTRICA  
EN SANTIAGO.



**COPEC**  
90  
AÑOS



según lo que evidencia el reporte del gremio.

#### Desafíos en el crecimiento

Para la directora ejecutiva de la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE), Rosa Riquelme, la evolución ha sido significativa desde 2017, cuando se lanzó la Estrategia Nacional de Electromovilidad junto al Acuerdo por la Electromovilidad. "Un factor clave ha sido la existencia de una política pública robusta que ha invertido en el recambio tecnológico del transporte público -como buses y taxis eléctricos- tanto en Santiago como en las principales capitales regionales de nuestro país", afirma. Añade que "Santiago es la ciudad del mundo, fuera de China, con más buses eléctricos, lo que nos convierte en un referente internacional en materia de electromovilidad".

No obstante, la falta de infraestructura de carga sigue una barrera. Según detalla Riquelme, 211 co-

munas no cuentan con cargadores públicos. "Hoy, la baja utilización de los cargadores, producto de la aún incipiente adopción tecnológica, dificulta que los privados justifiquen inversiones", explica. Frente a ello, desde la AgenciaSE y el Ministerio de Energía están impulsando programas como +Carga Rápida, Corredores Verdes y el Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública.

Desde el mundo comercial, el vicepresidente corporativo de Innovación y Desarrollo de Wisetrack Corp, Rodrigo Serrano, plantea que "la falta de incentivos gubernamentales para reemplazar flotas diésel por eléctricas, la gestión de infraestructura de carga en grandes flotas, la escasez de mano de obra especializada y el alto costo de adquisición versus un valor de reventa aún incierto" son obstáculos que deben abordarse en conjunto. Proyecta que "en la medida que bajen los precios y mientras más se acerquen a los vehículos diésel,

irá aumentando el número de empresas que opten por electro-movilidad", aunque advierte que no todas las electrolinerías están preparadas para vehículos mayores ni las empresas pueden instalar cargadores masivos por costos y potencia eléctrica.

Las proyecciones de ANAC indican que en 2026 las tecnologías enchufables (BEV y PHEV) representarían el 3,8% del total de ventas; en 2027, un 5%, superando por primera vez las 16 mil unidades; y en 2028, un 6,1%, con más de 20 mil vehículos. Al sumar híbridos y microhíbridos, se proyecta una participación de 27,3% del mercado ese año, con poco más de 90 mil unidades.

Estas cifras evidencian un crecimiento sostenido, pero aún lejano de los objetivos nacionales. Sin embargo, Riquelme proyecta una tendencia alcista. "Los próximos años estarán marcados por los retos propios de la masificación tecnológica", en un contexto donde la oferta de vehículos será más fácil acceso y adaptada a las necesidades de los usuarios. Agrega que esto traerá "una creciente demanda por redes de carga pública confiables y de calidad, necesidad de protocolos ante accidentes de tránsito que involucren vehículos eléctrico y a futuro, nuevos desafíos asociados a la reventa y disposición final de estos vehículos".

# 104,2%

HA CRECIDO EN EL AÑO LA VENTA DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS DE CERO Y BAJAS EMISIONES, SEGÚN ANAC.

## PUBLIRREPORTAJE

CON LOS DOS HUBS DE CARGA MÁS GRANDES DE CHILE Y LATINOAMÉRICA

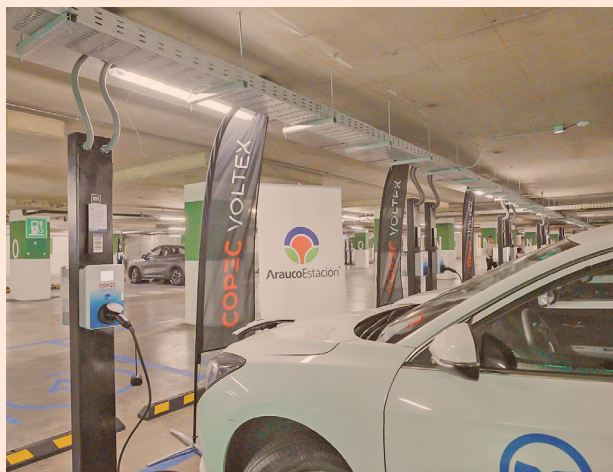
# Parque Arauco impulsa la electromovilidad concentrando el 20% de los cargadores semi-rápidos del país



La compañía cuenta con una red pionera de electromovilidad en la industria, con infraestructura en malls y outlets, además de proyecciones de expansión a nivel nacional y regional.

Parque Arauco continúa reforzando su compromiso con una movilidad urbana más limpia y ya ha logrado posicionarse como la mayor red de carga eléctrica en el retail chileno, alcanzando recientemente los 319 puntos operativos, de los cuales, 299 están en centros comerciales y 20 se encuentran en distintos outlets de la compañía. Lo anterior, equivale a cerca del 20% de los cargadores semi-rápidos inscritos en la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC).

Como parte de este liderazgo, la compañía ha desarrollado los dos hubs de carga más grandes de Latinoamérica: el "Green Park" de Parque Arauco Kennedy, con 170 cargadores, en alianza con Enel X Way, y el de Arauco Estación, con 106 equipos operados por Copec Voltex junto a Tucur. Ambos ubicados en Santiago, destacan por su magnitud e impacto urbano,



#### Compromiso con la Sostenibilidad

Como parte de su hoja de ruta, Parque Arauco proyecta expandir la red de carga a nuevos activos en la Región Metropolitana y en el norte del país, además de evaluar constantemente su incorporación en formatos como outlets y otros espacios comerciales, reforzando su papel en la transición hacia una movilidad más limpia y accesible.

facilitando el acceso a la electromovilidad en zonas de alta conectividad.

"El desarrollo de esta red es parte fundamental de nuestra estrategia de sostenibilidad. Buscamos reducir emisiones y, al mismo tiempo, entregar a la comunidad una experiencia integral, donde sus visitas no solo significan compras o entretenimiento, sino también, un aporte directo al cuidado del medioambiente y al futuro de las ciudades", señala Benjamín Del Sante, Gerente de Excelencia Operacional

y Negocios de Parque Arauco.

El liderazgo regional de la compañía también se refleja en hitos como la incorporación de los primeros supercargadores Tesla de Sudamérica, ubicados en Arauco Premium Outlet Buena-ventura y Arauco Premium Outlet Curauma, además de la instalación de puntos de carga en Perú en alianza con Volvo. Durante 2024, la red de Chile y Perú registró más de 30.500 horas de uso, suministró 274.500 MWh y evitó más de 200 toneladas de CO<sub>2</sub>e.

Este compromiso se alinea con el propósito de "crear espacios que contribuyan a mejorar la vida de las personas" y con una agenda de descarbonización pionera en la región, destacando como la primera de la industria en contar con metas de descarbonización validadas por la ciencia bajo el estándar SBTi. A ello se suman ejes de sostenibilidad como proyectos de eficiencia energética, energías renovables y gestión de residuos, que fortalecen el rol de la compañía en ciudades más sostenibles.

# FLOTAS CORPORATIVAS Y TRANSPORTE PÚBLICO ACELERAN EL PASO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Santiago es la ciudad fuera de China que tiene la mayor cantidad de buses eléctricos recorriendo sus calles. Una tendencia que se está replicando en otras regiones y que es parte de las razones detrás de las cifras de ventas de estos buses en el país: según el más reciente Informe de Ventas Vehículos Cero y Bajas Emisiones, elaborado por la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) en agosto se incorporaron 350 buses eléctricos, totalizando 1.009 nuevos vehículos de esta tecnología en los primeros ocho meses del año, con un crecimiento acumulado de 511,5%. De este total, 890 corresponden al sistema de transporte público RED (en Santiago y en regiones).

A nivel de vehículos medianos 100% eléctricos, hasta agosto se habían vendido 1.368 vehículos de pasajeros y 225 comerciales, con un crecimiento acumulado de 25,3% y 28,6%, respectivamente.

**Licitaciones estatales, expansión de la infraestructura de carga y estrategias que combinan ahorro operativo y sostenibilidad, están impulsando la electromovilidad en vehículos de mayor escala.**

POR MACARENA PACULL M.

El director ejecutivo de CM Sostenible, Sebastián Galarza, comenta que las áreas que lideran la adopción de electromovilidad en el país son el transporte público, la logística de última milla y el transporte de carga. Detalla que en 2024 se vendieron 4.500 vehículos eléctricos de batería en Chile (un crecimiento de 183% interanual), y que el 44% fue adquirido

por empresas. "Esta masificación ha sido posible gracias a la caída de precios de los vehículos, el crecimiento de la red pública de carga (≈1.300 cargadores, triplicada desde 2022) y el impulso normativo de la Ley de Eficiencia Energética y los estándares de consumo vehicular, que han ampliado la oferta de modelos", señala Galarza, quien proyecta una tenden-

cia similar en vehículos medianos y pesados en los próximos años.

Respecto del transporte público, el experto explica que el Estado ha sido el impulsor, al facilitar la incorporación de buses eléctricos mediante modelos de leasing y licitaciones de flota, lo que ha permitido que "Santiago cuente con cerca del 40% de su flota eléctrica y que regiones avancen con proyectos por más de 1.200 buses eléctricos que generan ahorros significativos en combustible y mantenimiento, reducciones de emisiones y una mejor experiencia para el usuario".

Para potenciar esta evolución, aún persisten desafíos. A juicio del director de TruckCenter Chile, Luciano Quintanilla, contar con infraestructura para poder utilizar estos equipos es uno de ellos, principalmente al pensar en recargas de larga distancia. Apunta que "hay que fortalecer la red eléctrica nacional, hacer concientización y capacitación al personal respecto de estos equipos. También siempre es importante pensar en las aristas gubernamentales y de educación, y que se creen planes atractivos de apoyos e incentivos para así acelerar la transición".



¿NECESITAS UN VEHÍCULO ELÉCTRICO?

HAY UN  
JAC  
PARA ESO



**JAC**  
MOTORS

600 786 1000 | [camionesjac.cl](http://camionesjac.cl)





COMPAÑÍA LÍDER EN SU RUBRO Y PIONERA EN ELECTROMOVILIDAD EN SUDAMÉRICA:

# Sotraser marca el camino del transporte sostenible y entra con sus camiones eléctricos a la minería

- Sotraser fue fundada en 1992 por Carlos Heller como una empresa familiar. Hoy es liderada por Alberto Heller en el rol de vicepresidente ejecutivo y cuenta con un directorio que integra también a Pedro Heller, además de destacados directores externos.
- Hoy la compañía es líder en el transporte de carga por carretera en Chile, no solo gracias a su flota de más de 700 camiones y cobertura nacional, sino también por los valores que la inspiran: seguridad, innovación, excelencia en el servicio y trabajo en equipo, atributos que le permiten ser un socio estratégico de sus clientes. Con ese mismo espíritu, Sotraser toma la vanguardia en la transición hacia un transporte sostenible, marcando hace un año otro gran hito al incorporar camiones eléctricos en operaciones concretas. El desafío ahora es ingresar con este tipo de vehículos a la minería, una industria que en Chile es pionera en metas ambientales.

“Sotraser hoy está formada por más de 1.500 personas que son el motor de la compañía. Nuestro liderazgo no se explica únicamente por la cantidad de camiones o cobertura nacional, sino por los valores que practicamos cada día: seguridad, innovación, excelencia en el servicio y trabajo en equipo. Creemos en la disciplina, en el compromiso hacia nuestros clientes y en la mirada de largo plazo. Eso nos ha llevado a ser un referente en el transporte de carga en Chile: porque más allá de mover camiones, generamos confianza y relaciones sólidas”, señala Alberto Heller, vicepresidente ejecutivo de Sotraser, compañía fundada en 1992 y líder en transporte de carga por carretera en nuestro país.

Con una flota que supera los 700 camiones, uno de los sellos de Sotraser es su firme compromiso con un transporte sostenible. “Para nosotros, la electromovilidad no es un experimento, sino una definición estratégica. Entendemos que la sostenibilidad no es solo una exigencia ambiental, sino una oportunidad para ser más competitivos”, subraya el ejecutivo. Consecuente con esa definición, Sotraser ha avanzado con decisión, integrando flota eléctrica e infraestructura de carga, con la convicción de que cada paso entrega valor a la industria y a sus clientes.

Los hechos hablan por sí mismos: tras múltiples pruebas y demostraciones, en Sotraser decidieron hace un año dar el paso, llevar a la práctica real dicho compromiso y poner camiones eléctricos a trabajar en operaciones concretas. “Hoy vemos cómo los precios de esta tecnología comienzan a disminuir, y por eso creemos que haber comenzado temprano nos otorga una ventaja estratégica. Esa experiencia temprana nos prepara mejor para crecer cuando el mercado esté más maduro”, observa Heller.

## Evaluación y desafíos futuros

El balance de este primer año con flota eléctrica



Alberto Heller, vicepresidente ejecutivo de Sotraser.

es positivo: han demostrado que funciona, aunque todavía con desafíos importantes. En esa línea, la empresa se encuentra impulsando una estrategia de infraestructura de carga para asegurar la disponibilidad de sus operaciones. Alberto Heller complementa: “Al mismo tiempo, expandimos nuestra participación en operaciones logísticas, siempre con el propósito de ser un aporte real a la productividad de los clientes. La meta es que cada movimiento junto a Sotraser se traduzca en eficiencia, seguridad y competitividad”.

En ese marco se inscribe un nuevo gran desafío trazado por Sotraser para ingresar con vehículos eléctricos a la minería, una industria clave en el desarrollo de Chile y pionera en metas ambientales, en la cual Sotraser encontró una oportunidad clara para diferenciarse. “Nuestro objetivo no es solo incorporar más camiones eléctricos, sino lograr que el costo por kilómetro sea lo más eficiente



Con una flota que supera los 700 camiones, uno de los sellos de Sotraser es su firme compromiso con un transporte sostenible.

posible. Eso implica cargarnos estratégicamente a precios competitivos, incluso aprovechando excedentes de energía. Cuando alcancemos mayor escala, podremos trasladar esa productividad y sustentabilidad a nuestros clientes, haciéndolos más competitivos”, sostiene Heller.

El permanente compromiso de brindar excelencia a sus clientes está en el ADN de Sotraser, y precisamente por eso, también reconocen que siempre hay espacio para mejorar. En ese contexto, en este nuevo ciclo de inversión minera la compañía busca consolidarse como un socio confiable en la operación, que cumple en el presente y al mismo tiempo tiene la capa-

bilidad de evolucionar junto a sus clientes en los requerimientos del futuro.

“Nuestra propuesta no se limita a poner camiones eléctricos en faena, sino a acompañar a la minería en su camino hacia operaciones más eficientes, limpias y competitivas”, profundiza al respecto Alberto Heller.

El vicepresidente ejecutivo agrega que “necesitamos también acompañamiento de las autoridades para poder seguir desarrollando la industria de la electromovilidad. A diferencia de otras regiones como la Unión Europea, donde existen incentivos directos, en Chile aún falta avanzar”.

En esa línea, desde Sotraser plantean que, por ejemplo, se podrían otorgar beneficios como la posibilidad de transportar más peso en camiones eléctricos y reducciones en el pago de peajes.

Alberto Heller complementa: “La principal limitante hoy en minería es el peso, ya que los camiones eléctricos pesan en promedio 2 toneladas más que un modelo diésel o GNL. Si existieran mecanismos de compensación, podríamos construir un costo por kilómetro más competitivo en una industria donde los capex de los equipos tienden claramente a la baja”.

**Sotraser es pionera en electromovilidad en Sudamérica, con la flota de camiones eléctricos más grande de la región.**

<https://www.sotraser.cl>



# BATERÍAS INTELIGENTES: LA NUEVA CARRERA TECNOLÓGICA DEL LITIO

La electrificación del transporte acelera la demanda por litio y, con ello, la necesidad de baterías más seguras, eficientes y reciclables. Chile, con el 31% de las reservas mundiales, enfrenta el desafío de pasar de exportador de materias primas a un polo de innovación.

POR ANAÍS PERSSON

La carrera no es solo fabricar autos eléctricos, sino también las baterías que los hacen posibles: seguras, rápidas de cargar y con mayor autonomía. Chile tiene un rol estratégico en ese objetivo, pues concentra el 31% de las reservas mundiales de litio y un quinto de la producción, pero aún exporta principalmente carbonato sin procesamiento.

La demanda global de litio alcanzará 1,34 millones de toneladas en 2025, según Cochilco, con más del 65% destinado a electromovilidad.

Este año, las ventas de autos eléctricos superarán los 20 millones, un cuarto del mercado mundial, según la Agencia Internacional de Energía, mientras el mercado global de baterías de ion-litio superará los US\$ 400 mil millones en 2030, y Chile proyecta 5 GW de almacenamiento para ese año, según IDTechEx.

En ese dinámico escenario, las baterías enfrentan el desafío de incorporar tecnologías emergentes que les permitan respaldar el crecimiento del mercado. Para el



principal analyst de Wood Mackenzie, Milan Thakore, las nuevas baterías deben integrarse a la cadena de suministro existente, ya que reconoce que "las convencionales de litio-ion se producen a una escala que dificulta que las nuevas tecnologías compitan".

En Chile ya hay investigación activa. El Centro Lithium I+D+i de la Universidad Católica del Norte (UCN) fabrica baterías tipo botón, desarrolla cátodos con químicas innovadoras y ánodos de residuos reciclados, investiga electrolitos sólidos y avanza en celdas cilín-

dricas para aplicaciones de mayor demanda energética.

Sin embargo, el director de este centro, Jaime Chacana, advierte que "pasar de laboratorio a sistemas que se integren en electromovilidad y almacenamiento masivo" requiere superar barreras técnicas, de infraestructura, regulación y formar capital humano especializado.

## El reto del reciclaje

Thakore señala que la industria aún está inmadura. Solo un 5% de las baterías se recuperan, pese a que más del 95% de sus componentes podrían reutilizarse. De no avanzar, hacia 2040 se acumularían más de 8 millones de toneladas de residuos. El mercado, sin embargo, podría alcanzar US\$ 52 mil millones en 2045, con un crecimiento anual de 17%.

El académico de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Emilio Bunel, explica que el reciclaje "le permitiría a Chile entrar al mercado de materiales catódicos de cualquier tipo sin disponer de todas las materias primas originales".

Entre las alternativas emergentes, el experto destaca los procesos pirometalúrgicos, hidrometalúrgicos y directos, este último capaz de recuperar materiales de alto valor, "garantizando autosuficiencia de materiales críticos, reduciendo 1.550 Mt de CO2 y generando US\$ 58 mil millones para 2060".

## PUBLIRREPORTAJE

# Deepal S07: la nueva era de la electromovilidad que llegó a Chile



Con un diseño europeo de vanguardia, autonomía inédita y su innovadora tecnología eléctrica de rango extendido enchufable (REEV), el nuevo SUV de Changan Group redefine los estándares de la movilidad eléctrica en el país.

La electromovilidad está viviendo un momento clave en Chile y Changan Group dio un paso decisivo con la llegada de su nueva marca **Deepal**, que debutó oficialmente con **S07**, un SUV de diseño vanguardista que combina estilo, innovación y eficiencia.

Disponible en dos versiones, 100% eléctrica (EV) y eléctrica de rango extendido enchufable (REEV), Deepal S07 responde a una de las principales inquietudes de los conductores: la autonomía. Mientras la variante EV alcanza hasta **560 km** con una sola carga, la versión REEV sorprende con hasta **1.170 km**, gracias a una solución pionera que combina

un motor eléctrico con uno a combustión interna de 1.5 litros, utilizado únicamente como generador de energía para su batería de 31,73 kW/h. De esta manera, entrega lo mejor de ambos mundos: sustentabilidad, potencia y confianza en cada trayecto.

Ambas versiones ofrecen un rendimiento sobresaliente, con una **aceleración de 0 a 100 km/h en solo 7,9 segundos**, dirección asistida con modos de conducción Eco, Normal y Sport, además de un sofisticado sistema de suspensión independiente.

El diseño es otro de sus grandes atributos. Creado en el centro de diseño de Turín, Italia, Deepal S07 destaca por su silueta estilizada y deportiva, puertas sin marco, manillas integradas y llantas bitono aro 20. Su interior, amplio y minimalista, ofrece materiales de alta calidad y un completo equipamiento pensado para el confort: pantalla táctil de **15,6"** con **rotación automática**, control por gestos, cargador inalámbrico rápido de

40W, climatizador bizona y un sistema de audio premium de 14 parlantes, entre otros.

En seguridad no se queda atrás. S07 integra un completo paquete de asistencias avanzadas a la conducción (ADAS), con control crucero adaptativo, alerta de colisión frontal, mantenimiento de carril, cámaras 540° y seis airbags, garantizando tranquilidad en todo momento.

"Con Deepal S07 presentamos una propuesta única para el mercado chileno: un SUV que no solo eleva los estándares de autonomía y diseño, sino que también marca un hito en nuestra estrategia de liderar la transición hacia la electromovilidad, gracias a nuestra innovadora tecnología de rango extendido enchufable (REEV)", sostiene Rodrigo Palma, gerente de Changan Group Incharge América.

Disponible en cinco colores y con precios que parten en los **\$29.990.000**, Deepal S07 llega para redefinir la movilidad en Chile y abrir un nuevo camino hacia un futuro más seguro y conectado.



CHANGAN GROUP PRESENTA:

# UNA NUEVA TECNOLOGÍA, LA PRIMERA EN CHILE

QUE TE LLEVARÁ MÁS LEJOS.



## DEEPAL S07

EL PRIMER ELÉCTRICO DE RANGO  
EXTENDIDO ENCHUFABLE

DESCUBRE MÁS EN [DEEPALAUTOS.CL](https://www.deepalautos.cl)



Deepal Chile



Deepal Chile



Changan Group Chile



Changan Group Chile

[DEEPALAUTOS.CL](https://www.deepalautos.cl)

600 600 00 80



# LOS FACTORES QUE DETERMINAN LA COMPRA DE UN AUTO ELÉCTRICO EN CHILE

**V**er autos eléctricos circulando por las calles de Santiago es cada vez más habitual. Aunque la inversión inicial para adquirir uno sigue siendo elevada, sus usuarios destacan como principal ventaja los ahorros en costos operativos y de mantención, que terminan marcando la diferencia y que, de hecho, fue una de las razones para concretar la compra.

Así lo demostró un estudio realizado por Volvo Cars Chile e Inchcape, en alianza con Cadem, cuyos resultados fueron presentados recientemente. Entre las razones para adquirir un auto eléctrico, reveló que un 82% de los encuestados mencionó el ahorro en costos operativos (como combustibles y repuestos). Asimismo, un 56% señaló entre las razones de compra un menor impacto ambiental y reducción de emisiones, un 51% la experiencia de conducción, 42% el fácil mantenimiento y un 28% el permiso de circulación, el cual otorga un descuento a este tipo de vehículos debido a la Ley 21.505.

"Lo que hemos visto, y creo que mis colegas de las otras marcas también lo comparten, es que se ha ido ampliando efectivamente el perfil de usuarios de autos eléctricos", afirmó el gerente de Volvo Cars Chile, Rodrigo Espinoza, durante la presentación del estudio. El ejecutivo detalló que los "pioneros" son usuarios que quisieron ser "adoptadores tempranos" y tener la última tecnología. Hoy, estos vehículos "se han asentado en la categoría

social con un perfil mucho más amplio de usuarios".

La medición también detalló que un 56% asegura haber calculado en detalle cuánto ahorra en combustible versus electricidad; 48% ha calculado cuánto ahorra en permiso de circulación y/o seguro obligatorio y un 45% sabe en detalle cuánto ha ahorrado en mantenciones periódicas.

Pero ¿es realmente más barato mantener y reparar un auto eléctrico en 2025? Según datos de Autofact, en Chile el auto eléctrico más económico es el JAC e-JS1 con un precio desde los \$15.990.000, mientras que el auto convencional más económico es el Suzuki Alto, con un precio de lista de \$9.390.000, lo que refleja la diferencia en términos de inversión.

El investigador del Centro de Transición Energética de la Facultad de Ingeniería de la U. San Sebastián, Daniel Pesántez, señala que actualmente en el mundo reparar un vehículo eléctrico puede, en promedio, "resultar hasta un 30% más costoso en comparación a un motor a combustión interna". Esto, asegura, responde a dos factores: por un lado, la mano de obra calificada para realizar reparaciones en un auto eléctrico es más costosa, pues requiere de más tiempo, medidas de seguridad, el mercado de repuestos reciclados o

**Un estudio realizado por Volvo Cars Chile e Inchcape, en alianza con Cadem, reveló que un 82% de los usuarios de autos eléctricos en el país decidió adquirir uno por el ahorro en costos operativos. Además un 53% se basó en información de artículos y estudios especializados para realizar la compra.**

POR ANDREA CAMPILLAY

alternativos para estos vehículos es aún limitado y, además, es una tecnología más nueva.

Pese a esto, Pesántez resalta que la tendencia actual de los vehículos eléctricos es bajar sus costos con el paso de los años, por lo que "es razonable pensar que en los próximos años los costos de reparación (...) disminuirán hasta igualar a los motores de combustión interna e incluso llegar a ser menores".

## Tendencia a la baja

El académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la U. de los Andes, Rafael Delpiano, afirma que, al observar el contexto nacional -sobre todo en zonas más apartadas- "probablemente no sea tanto más fácil mantener un auto eléctrico por disponibilidad de talleres y de infraestructura". No obstante, dada la proliferación de estos vehículos, especialmente en el sector oriente de Santiago, añade que "hay al menos un nicho en el que efectivamente es más fácil la mantención".

Además, Delpiano plantea que, en particular para un auto de ciudad, el costo de operación de un eléctrico "es lo suficientemente bajo para que bajo ciertas circunstancias de operación la diferencia de precio se termine pagando sola en un plazo no tan largo".

Con respecto al mantenimiento, Pesántez añade que "un motor de un auto eléctrico tiene un rotor y un estator, lo cual se traduce en un menor desgaste y por ende menor necesidad de mantenimiento". Una tendencia que, según proyecta, se mantendrá en el futuro con costos cada vez más bajos conforme los precios de las baterías sigan bajando.

## Fuentes de información

Otro de los factores que inciden en la decisión de compra es la información que los usuarios manejan sobre este tipo de vehículos. Según el estudio de Volvo, Inchcape y Cadem, un 53% vio su decisión influenciada por artículos y estudios especializados, un 44% por el test drive o información del concesionario, 21% por publicidad de las marcas, 19% por experiencias de usuarios en redes sociales, 18% por recomendaciones de amigos o familiares y un 7% por otras fuentes.

"Eso no solo demuestra la importancia de los medios de comunicación. Hoy día, los niveles de confianza se construyen a través de datos, de fuentes verificadas y también de comentarios de las personas", comentó durante la presentación de la medición el gerente general de Cadem, Roberto Izikson. A sus ojos, lo más sorprendente son los resultados de satisfacción de los usuarios de este segmento, ya que "están muy por sobre el promedio en comparación con otras industrias".

# 46%

DE LOS USUARIOS DE

AUTOS ELÉCTRICOS EN CHILE RECORREN ENTRE 20 Y 50 KM A DIARIO, SEGÚN ESTUDIO DE VOLVO, INCHCAPE Y CADEM.

# Electromovilidad: Avances, desafíos y recomendaciones para Chile

Con más de 4.000 buses eléctricos licitados para Santiago - ya es la ciudad con la mayor flota fuera de China - y más de 1.000 otros por llegar a regiones, Chile se ha posicionado en la última década como referente en electromovilidad.

El transporte público actuando como pilar de esta transformación tecnológica y posicionando a Chile a nivel global. Es así como el transporte público está actuando como pilar de esta transformación tecnológica.

Otros rubros también avanzan. Empresas de retail y logística electrifican su última milla, la minería opera buses y camiones eléctricos, mientras plataformas y taxistas suman vehículos eléctricos a su oferta. A esto se suma la Ley de Eficiencia Energética, que fija estándares de consumo para vehículos e incentiva la venta de autos eléctricos. Ya tenemos más de 100 modelos eléctricos puros y varios bajo los 25 millones de CLP.

## Un contexto de oportunidad y paradoja

En 2021, Chile lanzó la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que establece como meta (no vinculante) que al 2035 todas las ventas de vehículos livianos nuevos sean 100% eléctricos.

Al año siguiente, se promulgó la Ley N.º 21.505 de Almacenamiento y Electromovilidad, que creó incentivos fiscales como la exención parcial de permisos de circulación para vehículos eléctricos.

Sin embargo, el país continúa rezagado en ventas de autos eléctricos, sin lograr replicar en el mercado privado el éxito alcanzado en el transporte público. Esta paradoja es especialmente relevante si se considera que Chile

**Acelerar la eliminación del motor a combustión interna**  
Establecer metas vinculantes que nos acerquen a los objetivos de 100% de ventas de vehículos cero emisiones al 2035 establecido en la estrategia nacional de electromovilidad.

**Fortalecer las normas de eficiencia energética**  
La norma para vehículos livianos ha logrado mejorar en un 7% el rendimiento promedio de los vehículos comercializados en el 2025. Es momento de ampliar esta política exitosa a los segmentos de vehículos medianos (2026) y pesados (2028).

**Desarrollar una red de infraestructura de carga robusta y modernizar tarifas eléctricas**  
Extender la red de cargadores con criterios de interoperabilidad y cobertura. Crear incentivos para zonas remotas, trabajar en tarifas flexibles e información transparente.

**Integrar la electromovilidad a la política industrial**  
Para insertarse en cadenas de valor de baterías y vehículos eléctricos, Chile debe generar demanda nacional que justifique inversiones en territorio. Sin dejar de lado una minería con estándares de transparencia fortalecidos (normas IRMA y EITI).

**Mostrar el ejemplo con compras públicas**  
El gobierno debe incorporar la electromovilidad en sus flotas y edificaciones impulsando la demanda nacional y generando confianza en la tecnología.

**Revisar el esquema de subsidios al diésel**  
Los subsidios actuales son regresivos e impiden la renovación tecnológica. Corregirlos liberaría recursos para invertir en electromovilidad e infraestructura habilitante.

tiene mucho que ganar con la electrificación. Donde puede agregar valor a sus reservas estratégicas de litio y cobre y aprovechar su matriz eléctrica, una de las más limpias del mundo, con alta penetración de energías renovables.

Actualmente, más del 64% de la energía que consumimos proviene de combustibles importados, la mayoría destinados al transporte. En 2022, estas importaciones superaron los 22 mil millones de USD, equivalentes al 7

% del PIB y al 21% de las importaciones totales. Al mismo tiempo, se pierde cerca del 20% de la generación renovable por falta de almacenamiento, transmisión y reformas pendientes en distribución. Mientras avanzamos en buses eléctricos, seguimos destinando miles de millones a la importación de combustibles fósiles y desperdiciando energía limpia.

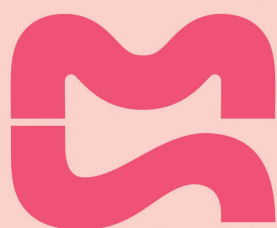
A ello se suma la carga fiscal del diésel. El menor impuesto de este combustible frente a la bencina, reduce en

US \$1.500 millones anuales la recaudación, y las externalidades en congestión y contaminación representan otros US \$2.600 millones. En la práctica, los automovilistas pagan cerca de \$300 por litro en impuestos, mientras los camioneros entre \$18 y \$80. Estos beneficios, distorsionan el mercado y frenan la transición hacia otras tecnologías u otros modos más eficientes.

## Los desafíos pendientes

Chile ha dado pasos decisivos que lo posicionan como un referente en despliegue de buses eléctricos. Mostrando visión e innovando en modelos de negocios y regulaciones habilitantes que han creado empleo, aumentando la calidad de nuestro sistema de transporte público al mismo tiempo de evitar emisiones. Necesitamos replicar los avances en transporte público para que sean la norma en todos los segmentos.

No podemos persistir en la paradoja de impulsar la transición energética con nuestros minerales e importar anualmente miles de millones de dólares en combustibles fósiles. Mantener esta contradicción retrasa la descarbonización de nuestra economía donde la electromovilidad es un pilar indispensable. Para ello, necesitamos acciones concretas que corrijan distorsiones, generen condiciones habilitantes y establezcan metas vinculantes que den certeza al mercado e inversionistas (ver recuadro). Solo así Chile tendrá control sobre la velocidad de su transición y pasar de ser un caso de éxito parcial para convertirse en un modelo integral de desarrollo sostenible.



**Centro de Movilidad Sostenible**

El Centro de Movilidad Sostenible (CMS) es una organización independiente y sin fines de lucro que impulsa la descarbonización del transporte en América Latina y el Caribe.

# LOS DESAFÍOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA: AMPLIAR LA PRESENCIA EN TODO CHILE



**Las ventas de autos eléctricos e híbridos enchufables siguen en ascenso y suman presión por ampliar y modernizar la red de carga. La concentración en la capital y las brechas en potencia y cobertura alertan la urgencia de acelerar la inversión en infraestructura.**

POR FRANCISCA ORELLANA

La electromovilidad poco a poco está ganando terreno en el país. Para este año, se proyecta vender casi 9 mil vehículos eléctricos o híbridos enchufables, y para 2026 se espera ingresar poco más de 12 mil unidades, lo que obliga a incrementar con fuerza la red de carga —pública y privada—, para soportar la mayor demanda.

“Desde 2024, la venta de vehículos eléctricos ha estado impulsada principalmente por usuarios particulares más que por flotas comerciales, lo que ha elevado las expectativas respecto a la calidad y confiabilidad del servicio de carga”, detalla Gustavo Hunter, jefe de movilidad sostenible de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

Según la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, “durante 2025 se han instalado aproximadamente 1.200 puntos de carga de uso privado, lo que representa un incremento del 30% en comparación con el mismo período de 2024”, detalla.

Se destaca, además, el desarrollo de electro terminales para buses eléctricos: “Hoy ya se están implementando los primeros electro terminales en regiones”, dice Javier Contador, coordinador de electromovilidad de la AgenciaSE.

En cuanto a infraestructura de acceso público, “se han incorporado cerca de 100 nuevos puntos de carga, equivalentes a un aumento del 18% respecto al año anterior. Con ello, el acumulado de cargadores públicos a 2025 alcanza los 1.700”, abriendo paso

así a la ruta eléctrica más extensa de Sudamérica, “que cuenta con cargadores de más de 50 kW ubicados a distancias menores a 200 km entre La Serena y Puerto Montt”, dice Hunter.

No obstante, hay necesidad de mayores puntos de carga. Hunter explica que este año, más del 80% de los vehículos vendidos supera los 300 km de autonomía, “lo que implica baterías de mayor capacidad y, en muchos casos, compatibilidad con potencias de carga cercanas a 150 kW. La infraestructura nacional no solo debe crecer en cobertura, sino también mejorar en la potencia máxima disponible, para responder adecuadamente a las nuevas necesidades de los usuarios”.

Si se mira el escenario internacional, Chile está bien posicionado: “El informe EV Outlook 2024 de la Agencia Internacional de Energía (AIE) señala que a nivel global existen en promedio 10 vehículos eléctricos por cada punto de carga, con una potencia promedio cercana a 30 kW por

cargador”, dice Hunter.

“Noruega tiene más de 30 vehículos eléctricos por cargador, con una potencia promedio de apenas 2 kW por punto. Brasil, alrededor de 20 vehículos por punto de carga, con 1 kW por cargador; Europa, cerca de 15 vehículos por punto y una potencia promedio de 2,5 kW por cargador. En contraste, Chile se posiciona favorablemente, con menos de 10 autos por punto de carga y una potencia promedio de cerca de 4 kW por cargador, lo que nos ubica entre los países con mejores indicadores en este aspecto”.

Aldo Schuster, consultor senior de technology & transformation en Deloitte, añade que aunque se ha experimentado un aumento notable en infraestructura de carga, este se concentra en la Región Metropolitana, “en donde una de cada tres comunas cuenta con cargadores públicos”.

Por ello, la percepción es baja. El último estudio de Volvo y Cadem arrojó que un 85% de los usuarios considera que aún hay pocos puntos disponibles, aunque un 43% declara que rara vez o nunca ha experimentado ansiedad por la disponibilidad de cargadores. Esto “refleja una paradoja: la percepción de escasez existe y un pequeño aumento en las ventas puede provocar que la demanda supere ampliamente la oferta, por lo que la necesidad de

seguir invirtiendo y fortaleciendo la infraestructura es clave”, acota Hunter.

## Desafíos

Uno de los temas pendientes es la necesidad de masificar los puntos de carga a lo largo del país. Contador indica que hay brechas relevantes con las regiones porque más del 75% de los cargadores se concentran en la Región Metropolitana, “mientras que 211 comunas del país —equivalentes al 60% del total— aún no cuentan con infraestructura de carga pública. Esta distribución evidencia la necesidad de avanzar en regionalización y cobertura nacional”.

Hunter añade que hay que ampliar los puntos de carga públicos: “En varios tramos de la ruta, por ejemplo, algunos puntos cuentan únicamente con un cargador, lo que podría generar problemas de disponibilidad ante un aumento sostenido de la demanda”.

Contador considera que la entrada en vigencia del Reglamento de Interoperabilidad permitirá a la SEC “depurar la información disponible y ofrecer una visión más certera de cuántos cargadores están efectivamente operativos, un paso clave para planificar el crecimiento de la red”, además de la necesidad de promover iniciativas en edificaciones futuras, desde residenciales hasta servicios públicos.

**30%**  
HA AUMENTADO LA INSTALACIÓN DE PUNTOS DE CARGA DE USO PRIVADO EN 2025, SEGÚN LA SEC.



## “Nuestra ofensiva eléctrica nos marca el camino hacia un futuro más verde”, Daniel Rojas, gerente general de Porsche Chile

El 2025 será un año de gran dinamismo para el importador del Grupo Volkswagen en Chile. La compañía confirmó una ambiciosa ofensiva de productos MHEV, PHEV y EV que contempla más de 10 lanzamientos a nivel local. Con esto, Porsche Chile buscará consolidar su posición en el mercado y, al mismo tiempo, acelerar la transición hacia una movilidad más limpia y eficiente.

Las novedades estarán distribuidas entre todas las marcas que representa el holding en el país: Volkswagen, Audi, CUPRA, Škoda. “Queremos replicar en Chile el éxito y liderazgo que nuestras marcas han consolidado en Europa, está en nuestro ADN y para ello hemos estado trabajando en una planificación de mediano plazo que nos permitirá un mejor posicionamiento, una mayor oferta de productos”, cuenta Daniel Rojas, gerente general de Porsche Chile.

Uno de los ejes centrales de esta ofensiva estará puesto en la electrificación y las tecnologías híbridas. El portafolio de modelos con sistemas MHEV (mild hybrid) y BHEV (plug-in hybrid) crecerá de forma significativa en 2025. Si el año pasado la compañía contaba con cinco modelos de bajas emisiones, la meta ahora es alcanzar trece alternativas disponibles, con al menos un vehículo de este tipo en cada una de las marcas del grupo.

En paralelo, la oferta de vehículos 100% eléctricos (BEV) también se ampliará de manera importante. De los cuatro modelos que ofrecían el 2024, el número subirá a ocho unidades disponibles en 2025, lo que refleja la decisión del Grupo Volkswagen de ser un actor cada vez más relevante en este segmento.

Los representantes del Grupo Volkswagen en nuestro país, que es líder en Europa en



materia de electromovilidad, con una sólida trayectoria en el desarrollo y comercialización de vehículos eléctricos. Esa experiencia, sostienen, será clave para impulsar el crecimiento de esta tecnología en el mercado chileno. “Queremos trasladar las lecciones aprendidas en Europa y aprovechar las sinergias que nos ofrecen nuestras marcas para maximizar el potencial de la electromovilidad en el país”, agrega Rojas.

La estrategia del holding contempla no solo la incorporación de productos eléctricos e híbridos, sino también un mensaje claro hacia la industria y la sociedad: la electromovilidad será uno de los pilares fundamentales para su crecimiento sostenido en Chile.

En este sentido, la compañía destacó la importancia de que exista una colaboración

estrecha entre autoridades y la industria automotriz. “Las nuevas regulaciones reflejan el compromiso de Chile con la sostenibilidad y la reducción de emisiones, pero es clave que trabajemos en conjunto para aclarar aspectos como las multas y la viabilidad de los estándares propuestos. Solo así podremos garantizar una transición efectiva hacia una movilidad más limpia”, comenta el ejecutivo.

Con esta estrategia, el Grupo Volkswagen no solo busca aumentar su competitividad en el mercado chileno, sino también aportar de manera concreta al desafío global de la descarbonización. El 2025 será un año clave para demostrar cómo la tradición de innovación del grupo puede adaptarse a las necesidades locales y proyectar un futuro más sostenible para la industria automotriz en Chile.



# EL FUTURO DEL AUTO ELÉCTRICO EN EL CHILE, SEGÚN DOS EXPERTOS

Desafíos en infraestructura de carga, incentivos y adopción masiva están entre los principales desafíos que observan voces especializadas de la industria. Aquí analizan, al mismo tiempo, qué necesita Chile para acelerar la transición y consolidar a los vehículos eléctricos como una realidad cotidiana.

**“A pesar de no contar con medidas que fomenten a gran escala la electromovilidad, ya vemos avances”**



**RODRIGO SALCEDO**  
PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE CHILE (AVEC)

El futuro de la electromovilidad en Chile avanza, pero aún enfrenta barreras que debemos resolver. Faltan normativas más claras e incentivos económicos que permitan masificar su adopción. Carecemos también de estímulos para la inversión en el ecosistema que ello implica: en infraestructura de carga y en generación con transmisión de energía, en donde medidas como la excepción del peaje de transmisión serían claves para acelerar

este despliegue.

En Chile, a pesar de no contar con medidas que fomenten a gran escala la electromovilidad, ya vemos avances en minería, con camiones eléctricos que reducen huella y costos operativos, y en transporte público, liderando en la región en cantidad de buses eléctricos. En la última milla, además, podemos llegar a marcar la diferencia si se entregaran beneficios como accesos preferentes a zonas exclusivas.

El horizonte es claro: al 2035 no podrán comercializarse vehículos a combustión. Para llegar preparados todo el ecosistema debe avanzar: seguros que adapten coberturas, banca y financiamiento verde, inmuebles con cargadores y carreteras con infraestructura inteligente.

A nivel internacional, grandes marcas han invertido en el desarrollo de infraestructura de almacenamiento, reforzando la continuidad y disponibilidad energética. Para Chile, la misión es invertir en acumulación de energía que permita un sistema robusto y sostenible, capaz de acompañar la masificación del auto eléctrico.

**Para Salcedo, el desafío es invertir en acumulación de energía que permita un sistema robusto y sostenible, capaz de acompañar la masificación.**

**“El futuro del auto eléctrico en Chile no es una posibilidad lejana: es un presente que avanza con fuerza”**



**LUZ UBILLA BÓRQUEZ**  
JEFA DEL ÁREA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E HIDRÓGENO VERDE DE LA AGENCIA SE

El auto eléctrico dejó de ser una promesa lejana y ya forma parte de nuestra vida cotidiana. En pocos años pasamos de tener menos de 20 cargadores públicos y apenas 237 vehículos eléctricos, a contar con más de 1.100 puntos de carga y más de 17.600 vehículos circulando en el país. También hemos visto cómo Santiago se ha convertido en referente internacional al tener la mayor flota de buses eléctricos fuera de China.

Aún así, el camino por recorrer es gran-

de. Hoy, solo el 1,8% de las ventas de autos livianos y medianos son eléctricos, y más del 60% de nuestras comunas no tiene un cargador público. Para que las personas se animen a dar el salto, necesitamos una red de carga confiable y cercana, además de servicios de mantenimiento, financiamiento y asistencia técnica que entreguen seguridad y confianza. La electromovilidad no solo significa menos emisiones: también implica menores costos de operación, mejor calidad del aire en nuestras ciudades y nuevas oportunidades de empleo y capacitación en regiones.

El futuro del auto eléctrico en Chile no es una posibilidad lejana: es un presente que avanza con fuerza. Pero para que logremos cumplir las metas y transformar nuestra manera de movernos, se requiere la motivación y articulación de todos los actores —Estado, empresas, academia y ciudadanía— trabajando juntos para consolidar un transporte más limpio, inclusivo y sostenible.

**Ubilla plantea que más personas se animarían a dar el salto a la electromovilidad si se consolidara una red de carga “confiable y cercana”**