



LOS LOGROS DEL ACUERDO QUE BUSCA CONSOLIDAR LA ELECTROMOVILIDAD EN CHILE

A inicios de noviembre se renovó el compromiso con el transporte sostenible, al firmar la séptima edición del Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad. Aquí, los avances y desafíos detectados.

Generar un espacio donde distintas instituciones puedan conocer sus iniciativas y avanzar de forma colaborativa para potenciar el ecosistema de vehículos eléctricos en Chile es el principal propósito del Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad, suscrito por primera vez en 2017.

Implementado por la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE), en 2025 registró avances significativos en las siete categorías de compromisos, dice la jefa del proyecto, Noemí Noel: flota vehicular, oferta vehicular, infraestructura de carga, capital humano, difusión, políticas públicas y servicios asociados.

Se trata de un compromiso voluntario suscrito por empresas y organizaciones para acelerar la adopción de transporte eléctrico en el país, donde cada entidad participante reporta los avances logrados durante el período de vigencia del compromiso, que es de aproximadamente un año. A partir de esos informes, se consolidan cifras y resultados. Entre

los más recientes, Noel destaca la incorporación de 834 vehículos eléctricos, 532 nuevos puntos de carga públicos y privados y 22 electroterminales que apoyan la operación de flotas de transporte público. A inicios de noviembre, 196 organizaciones renovaron el acuerdo.

Una industria en crecimiento

En materia de ventas de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) registra 6.824 unidades comercializadas, lo que equivale al 2,8% del total del mercado automotor. El secretario general del gremio, Diego Mendoza, comenta que todavía hay oportunidad para seguir creciendo, porque la cifra está "muy por debajo" de Colombia (cerca de 7,5%) y Brasil (cerca de 6,5%). "Aun así, la oferta ha crecido con fuerza: hoy existen 59 marcas y 156 modelos con esta tecnología, frente a las 47

marcas y 126 modelos disponibles a igual fecha del año pasado", detalla.

El gerente de sustentabilidad de Fundación Chile, Ignacio Santelices, cree que la electromovilidad dejó atrás su etapa exclusivamente demostrativa. "La entrada en vigencia de los estándares vehiculares de la Ley de Eficiencia Energética generó un salto en la disponibilidad y variedad de vehículos eléctricos, con precios más competitivos", dice. Añade que, si bien Chile tiene números más bajos que otros países, estos se han logrado sin subsidio.

Desafíos persistentes

Mendoza plantea que el Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad ha tenido un impulso principalmente desde el sector privado —especialmente empresas, pymes y emprendedores— y que aún hay espacio para fortalecer el rol del Estado en el

desarrollo de la electromovilidad para el transporte menor. En este escenario, dice que persisten barreras como la dificultad en la instalación de cargadores en edificios, la falta de incentivos para habilitar espacios de carga y un ecosistema de infraestructura que requiere mayor desarrollo.

Noel comenta que el ecosistema se ha diversificado y que "muchas iniciativas privadas ya crecen sin impulso directo del Estado". No obstante, reconoce que la electromovilidad sigue centralizada, lo que plantea un gran desafío: más del 80% de los permisos de circulación eléctricos y el 77% de los cargadores públicos están en la Región Metropolitana.

Otro desafío potente se da en el segmento de camiones eléctricos, donde su desarrollo es incipiente: hasta octubre se habían comercializado 87 unidades y el segmento está por debajo del 1% del mercado total. "En Chile, donde el consumo energético del transporte de carga es muy relevante, la eficiencia que ofrecen los camiones eléctricos frente al diésel representa una

oportunidad considerable. Para habilitar este mercado será clave avanzar en regulaciones asociadas al peso máximo permitido, así como en el desarrollo de cargadores de alta potencia en zonas de descanso y corredores logísticos", dice Mendoza.

El coordinador de electromovilidad de la AgenciaSE, Javier Contador, coincide en que para acelerar el proceso será importante impulsar el despliegue de una red de carga pública robusta. "Del mismo modo, será relevante que las nuevas autoridades (las del próximo gobierno) mantengan y refuercen los incentivos que permiten esta transición", añade.

Así, los desafíos pendientes se alinean con los ejes de trabajo del acuerdo, que ha demostrado ser un espacio efectivo para impulsar soluciones desde distintos sectores. El reto ahora es ampliar ese alcance —especialmente en regiones y segmentos como el transporte de carga— y consolidar una coordinación público-privada capaz de transformar la electromovilidad en una política de desarrollo país.

EURO 6: LA NUEVA EXIGENCIA QUE REDEFINE EL TRANSPORTE DE CARGA EN CHILE

Aunque la transición implica inversiones relevantes, especialistas proyectan beneficios operacionales y una importante reducción de contaminantes con la obligatoriedad de esta normativa internacional.

A partir de enero de 2026, todos los camiones nuevos que ingresen al país deberán cumplir con la Norma Euro 6, uno de los estándares más estrictos de emisiones a nivel internacional. La regulación implicará cambios tecnológicos, operacionales y económicos para transportistas, importadores y fabricantes, además de impactos ambientales relevantes.

La jefa de la sección de fuentes móviles de la división de calidad del aire del Ministerio del Medio Ambiente (MMA), Nancy Manríquez, precisa que la Euro 6 exige

tecnologías como filtro de partículas diésel (DPF), que retiene partículas finas; la reducción catalítica selectiva (SCR), que controla óxidos de nitrógeno (NOx); y catalizadores de oxidación de diésel. "Si se compara con la Euro 5, la nueva reduce NOx en aproximadamente un 80% y reduce prácticamente a cero el material particulado fino gracias al DPF. En resumen, el cambio implica un salto tecnológico importante respecto al estándar previo, tanto en sistemas de postratamiento como en el control continuo de emisiones", comenta.



Para enfrentar este cambio, la preparación ha avanzado de manera anticipada. Según el secretario general de ANAC, Diego Mendoza, el mercado tuvo más de 18 meses para ajustar inventarios y logística: "La preparación ha estado enfocada principalmente en informar a los clientes, transportistas y gremios, sobre este proceso de cambio y los

beneficios de Euro 6 en el ahorro de consumo en combustibles, que a la larga termina haciendo que el costo total de operación sea más bajo", señala.

Beneficios más que retos

El académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la U. Adolfo Ibáñez, Wilfredo Yushimito,

señala que las flotas grandes ya están renovando anticipadamente, incluso combinando tecnologías diésel Euro 6, GNL y eléctricas. Sin embargo, advierte que la intensidad de la renovación dependerá del acceso a financiamiento. "Los camiones Euro 6 son más caros y, para quienes tengan márgenes estrechos, puede ser una barrera", dice, mientras recalca que la red de mantención especializada deberá crecer para soportar el aumento de vehículos con tecnología avanzada.

En esa misma línea, el director del Centro de Transporte y Logística de la UNAB, Julio Villalobos, plantea que los mayores costos de estas tecnologías se internalizan al ritmo que se renueva la flota. "Los transportistas ya están evaluando una transición energética y se están probando vehículos alternativos", dice, y agrega que "lo que realmente está reconfigurando el transporte son las energías alternativas al petróleo".

Manríquez comenta que este estándar permitirá reducir más de mil toneladas de material particulado fino y más de 127 mil toneladas de óxidos de nitrógeno al 2032, generando beneficios económicos netos por más de US\$ 5.200 millones.

PUBLIRREPORTAJE

SQM Litio recargó el 2025 con iniciativas que impulsan el futuro de la electromovilidad

Durante 2025, la electromovilidad continuó avanzando en Chile, con iniciativas que acercaron estas tecnologías a distintos ámbitos de la vida diaria. En ese contexto, SQM Litio participó en proyectos junto a instituciones públicas, organizaciones sociales y actores de la industria, combinando innovación, sostenibilidad y aportes concretos para las comunidades.

María Ignacia López, gerenta de Asuntos Corporativos de SQM Litio, destacó que "como compañía tenemos un compromiso profundo con la transición energética, la sostenibilidad y el avance de la movilidad libre de emisiones. Nuestra estrategia busca que el desarrollo del litio se traduzca en mejoras concretas, por eso impulsamos iniciativas colaborativas que acercan estas tecnologías a la vida coti-

diana y generan beneficios tangibles y compartidos".

Uno de los hitos más relevantes del año fue la llegada del primer carro bomba eléctrico de Chile y Latinoamérica, presentado por el Cuerpo de Bomberos de Santiago en alianza con SQM Litio y Copec Voltex. El Rosenbauer RTX, sumó mayor eficiencia operativa y una reducción significativa del impacto ambiental, demostrando que la movilidad eléctrica también puede transformar servicios críticos como la atención de emergencias.



esenciales para la electromovilidad.

Uno de los hitos más recientes fue la participación en Experiencia E 2025, donde SQM Litio, junto a su embajador Eliseo Salazar, presentaron soluciones basadas en baterías de litio, una pista de E-Karts y espacios de test drives que permitieron a miles de personas vivir de primera mano cómo funciona la electromovilidad.

Este año fue marcado por hitos tecnológicos, colaboraciones y nuevas formas de acercar la electromovilidad a la gente, SQM Litio demuestra que la transición energética también se construye desde la confianza y el trabajo conjunto. Lo que viene no es solo innovación, sino continuar escribiendo una historia libre de emisiones.



PUBLIRREPORTAJE

Cummins: Tecnología para liderar la era Euro VI y la transición energética

La entrada en vigor de la normativa Euro VI, creada en Europa para vehículos pesados, eleva de forma significativa las exigencias en la reducción de óxidos de nitrógeno y material particulado. Para responder a este desafío, Cummins desarrolló motores Euro VI que combinan eficiencia, rendimiento y menor impacto ambiental. Asimismo, su diseño prescinde de EGR (recirculación de gases), utilizando SCR (reducción catalítica selectiva) y DPF (filtro de partículas diésel), tecnologías que permiten una combustión más limpia y una disminución sustancial de emisiones.

En Chile, esta solución está disponible en plataformas como el X15 Euro VI, motor que destaca por entregar mayor disponibilidad y un costo operativo más competitivo. Sus ventajas incluyen intervalos de mantenimiento extendidos —hasta 80.000 km en aceite y más de 640.000 km para DPF—, eficiencia en combustible y alto desempeño. El X15 Euro VI alcanza 580 hp y 2.050 lb-pie de torque, con un frenado de motor 30 por ciento más efectivo y componentes reforzados que aumentan su durabilidad. A ello se suma un



Miguel Flores, Gerente General Cummins Chile.

ECM (módulo de control electrónico) de alta capacidad que optimiza la combustión, integra subsistemas y mejora diagnósticos.

Para Rodrigo Fuica, Jefe de Ventas Indirectas



Rodrigo Fuica, Jefe de Ventas Indirectas Cummins Chile.

rectas de la compañía, “la adopción de Euro VI no solo es un requisito normativo, sino una oportunidad para operar con mayor eficiencia. Nuestros motores combinan tecnología, confiabilidad y beneficios concretos para las flotas”.

Con esto, el liderazgo de Cummins se fortalece con HELM (Higher Efficiency, Low Emissions, Multiple Fuels), una plataforma de motores flexibles al combustible que opera en versiones diésel, gas natural o hidrógeno sobre una misma base mecánica. Esta arquitectura simplifica la integración y facilita una transición ordenada hacia energías más limpias. Entre sus hitos destacan el X15N a gas natural, en producción desde septiembre de 2024, y los próximos X15 diésel de nueva generación y X10 HELM, proyectados para 2027 bajo normativas EPA/CARB.

“En Cummins lideramos la transición hacia tecnologías más limpias con soluciones Euro VI y alternativas energéticas de nueva generación. Nuestro propósito es claro: impulsar un futuro más sostenible para Chile y la región”, añade Miguel Flores, Gerente General de la firma.

Con más de un siglo de trayectoria, Cummins reafirma su compromiso con motores más limpios, confiables y preparados para los desafíos del transporte del país y la región.

X15 EURO VI EL MOTOR QUE MUEVE EL FUTURO

Características de la serie
X15 EFFICIENCY

Diseño sin EGR

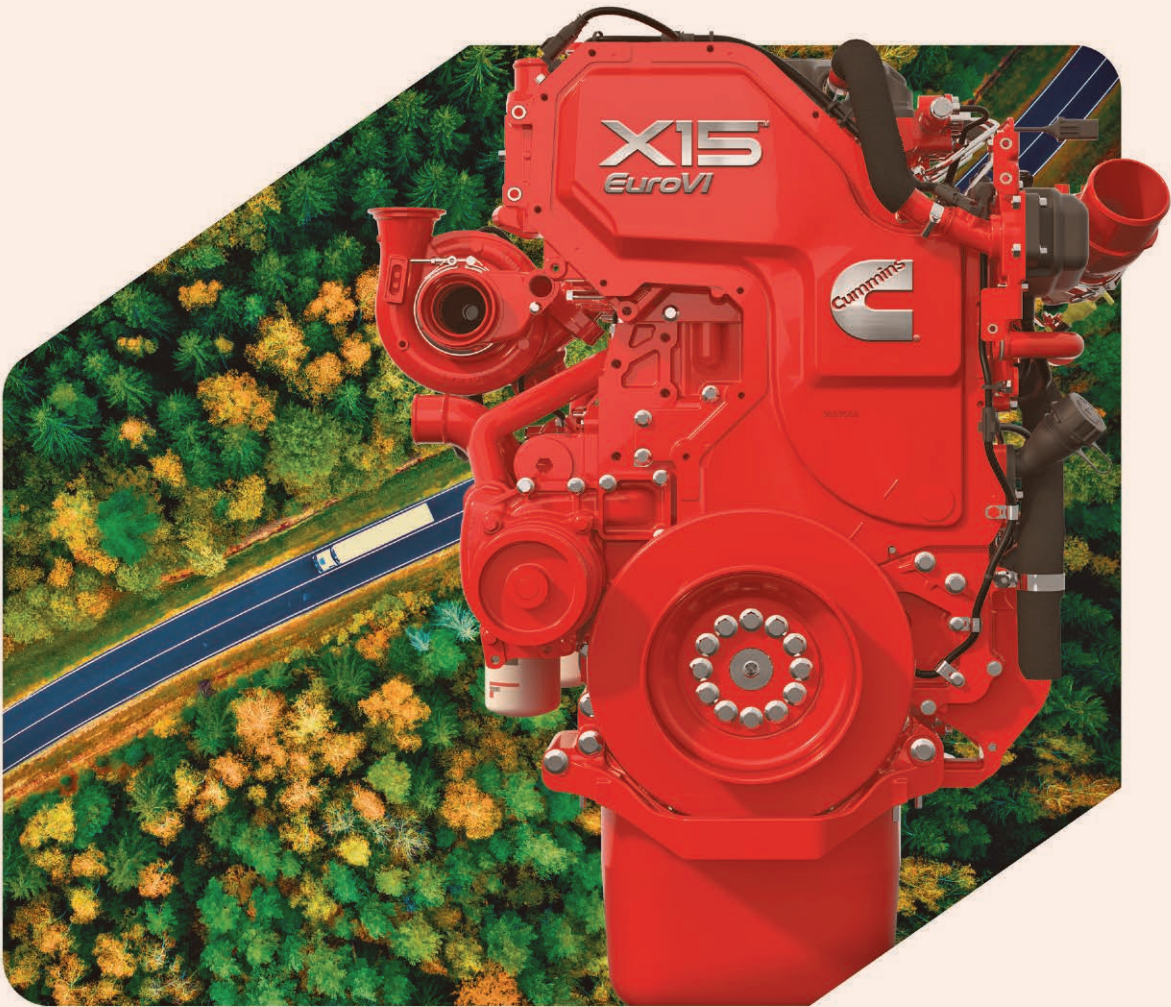
Cumple la normativa de emisiones Euro VI.

ADEPT

Un conjunto de funciones avanzadas de control electrónico del motor que interactúan con las transmisiones manuales automatizadas para mejorar la eficiencia de combustible hasta un 3%.

Sistema de combustible XPI

La alta presión permite múltiples eventos de inyección por ciclo para un ahorro de combustible líder en la industria y un funcionamiento más silencioso.



Rango de potencia 400 - 580 HP	Capacidad del sistema de lubricación 42 Litros	Velocidad gobernada 1.800 RPM	Peso neto, sin accesorios y seco 1.327 kg	Número de cilindros 6 en línea
--	--	---	---	--

