

## Informe Especial



# La electromovilidad en respuesta a la alta exposición a los precios de combustibles

Liderado por:

**María Isidora Undurraga**  
Economista

Con apoyo de:

**Sergio Lehmann**  
Economista Jefe  
Corporación Bci

**Francisca Pérez**  
Economista  
Principal

**Antonio Moncado**  
Economista  
Senior

**Daniel Navarrete**  
Economista  
Senior

### 1

Si bien Chile posee una matriz de generación eléctrica diversificada y limpia, con un 72% proveniente de fuentes renovables, la reciente subida del precio del petróleo deja de manifiesto nuestra alta exposición a la importación de combustibles. Esta dependencia impacta negativamente a la economía en momentos complejos como el actual, así como de manera directa al presupuesto de las familias.

### 2

La abrupta subida en el precio de los combustibles a fines de marzo elevará, con alta probabilidad, la inflación local por sobre la barrera del 4,0%. Ante este escenario y adelantándonos a posibles eventos futuros, resulta urgente implementar medidas estructurales para disminuir dicha exposición, donde la masificación de la electromovilidad aparece como una solución efectiva, más allá de la enorme contribución que significa para la descarbonización.

### 3

Aunque Chile presenta un rezago frente a mercados desarrollados, el avance local destaca. En solo dos meses de 2026 se han vendido 6.017 vehículos de cero y bajas emisiones, superando con holgura el total anual de 2021 (3.348 unidades). Sin embargo, la penetración de autos 100% eléctricos es de apenas un 3,0% promedio el último año, cifra aún muy lejana a las metas estatales.

### 4

Para impulsar esta tendencia, es indispensable implementar incentivos normativos y urbanos. Medidas como destrabar la barreras de entrada por la Ley de Copropiedad, extender los descuentos en el permiso de circulación, crear estacionamientos preferentes y educar al consumidor sobre el ahorro a largo plazo, son pasos clave en la dirección correcta.

### 5

Dado que la fabricación de vehículos eléctricos e infraestructura es intensiva en materias primas como el cobre y el litio, impulsar activamente este recambio tecnológico estimula el consumo de nuestras principales productos de exportación.



[bciestudios@bci.cl](mailto:bciestudios@bci.cl)



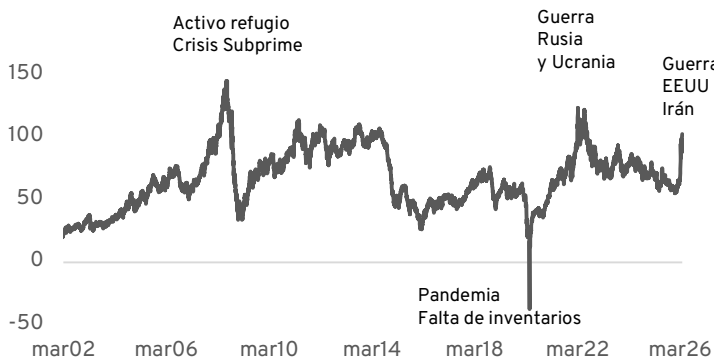
[bci.cl/inversiones/bci-estudios](https://bci.cl/inversiones/bci-estudios)

# Mayor precio del petróleo hace sentir la dependencia del país.

La guerra en el Medio Oriente, intensificada el 27 de febrero de 2026, ha impactado a los mercados financieros globales y, particularmente, al precio del petróleo. La reacción inmediata fue un incremento en los costos de la energía, con el crudo registrando un alza de más del 50% desde el inicio de las hostilidades. Así, pasó de US\$65,21 a un máximo de US\$120 por barril a comienzos de marzo. Desde entonces, se mantiene fluctuando en torno a US\$100 por barril.

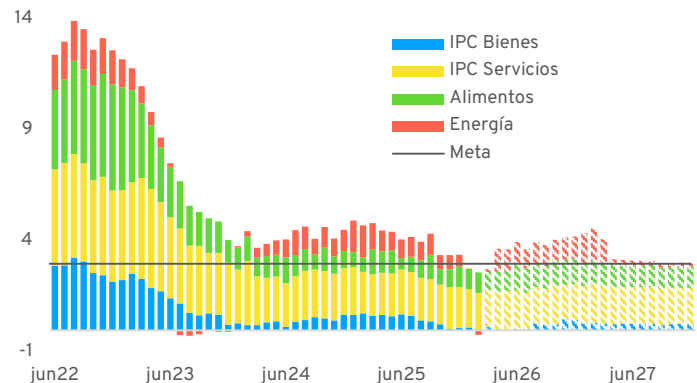
Si bien anticipamos que el conflicto no se extenderá más allá de la segunda mitad del año, sus efectos inflacionarios ya son evidentes. En este contexto, el Ministro de Hacienda anunció recientemente un alza histórica en los combustibles, las gasolinas aumentando \$370 y el diésel \$580, cuando el mepco establece alzas de hasta 30 pesos, suavizando el impacto en el bolsillo. Como medidas de contención, se comunicó el congelamiento de la tarifa del transporte público (buses) hasta diciembre y un subsidio temporal para taxistas. Este aumento en el costo de los combustibles altera significativamente las perspectivas de inflación para el año.

**Evolución Petróleo WTI**  
(Dólares/barril)



Fuente: Bloomberg, Bci Estudios.

**Chile. IPC e incidencias**  
(%)



Fuente: INE, Bci Estudios.

Este incremento de \$370 concentrará sus mayores impactos en marzo y abril, elevando nuestras proyecciones de inflación mensual de 0,6% a 0,9% y de 0,4% a 1,6%, respectivamente. En el escenario base de Bci Estudios, que asume un conflicto hasta fines de abril, anticipamos posteriores reversiones en los precios de los combustibles y el tipo de cambio. Bajo este supuesto, proyectamos una inflación en torno a 4,0% al cierre de año. Sin embargo, ante posibles efectos de segunda vuelta o una mayor duración de las hostilidades, la cifra podría acercarse al 4,5%. El panorama se vuelve complejo, la inflación volverá a incumplir la meta por factores externos, lo que probablemente derivará en un menor nivel de actividad por los mayores costos y obligará a mantener tasas de interés elevadas por más tiempo.

Esta coyuntura deja en evidencia la vulnerabilidad de la economía chilena ante las fluctuaciones de una sola materia prima. No obstante, esta exposición puede mitigarse acelerando la transición hacia energías renovables. Una matriz energética diversificada no solo contribuye al crecimiento sostenible, sino que aísla a la economía de estos shocks externos, generando mayor estabilidad en los precios y, por lo tanto, en el presupuesto de las familias.

# Menor exposición al petróleo, menor impacto en el bolsillo.

En línea con el conocimiento global de que las principales emisiones de gases de efecto invernadero provienen de la electricidad y calefacción y el transporte, las economías se han embarcado en una fuerte transición hacia las energías renovables. En esto, Chile es pionero, a diciembre 2025, un 72% de la energía que generamos provino de fuentes renovables. Esto permite que seamos menos dependientes de materias primas críticas importadas y más de recursos propios, como nuestro amplio desierto o los fuertes vientos del sur. Así, logramos una generación diversificada y, por lo tanto, mucho menos expuesta a situaciones de tensión global como ha ocurrido recurrentemente con el petróleo. A pesar de lo anterior, el incremento abrupto de los combustibles sigue teniendo un impacto directo y relevante en el bolsillo de las familias. Pero esto puede aminorarse de manera efectiva con la **electromovilidad**.

## Ventajas Vehículos Eléctricos

- 

**Más Eficientes**  
Vehículos eléctricos pueden ser 5 a 7 veces más eficientes que los de diésel/bencina
- 

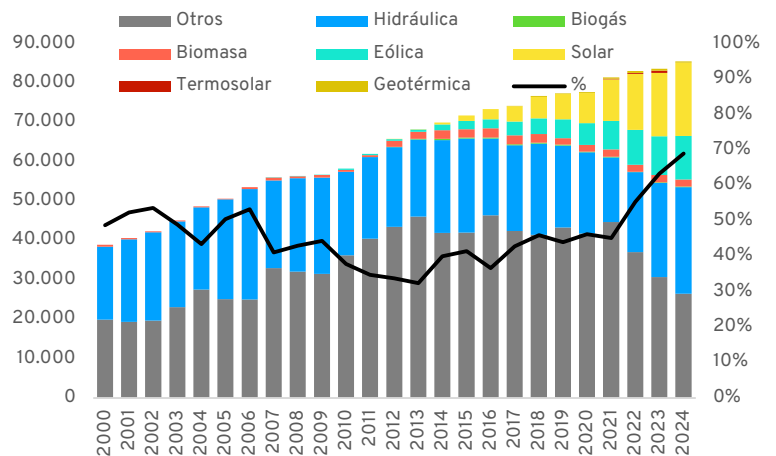
**Menor Costo de Operación**  
Costo de la electricidad es notablemente menor que el de combustible
- 

**Reducción de Emisiones**  
EV no producen gases de escape ni partículas contaminantes locales.
- 

**Mayor Demanda de Cobre**  
Los vehículos eléctricos usan entre 2 y 5 veces más cobre que uno convencional.

Fuente: Gobierno de Chile, BCI Estudios

## Chile. Generación de Energía por Tipo (GWh ; %)



Fuente: Generadoras y Bci Estudios.

Hoy existen múltiples ventajas al tener un auto eléctrico. Si bien antes la principal barrera era el precio de compra, hoy esa brecha se ha acortado drásticamente. Actualmente, el auto eléctrico más barato en el mercado ronda los 11 millones de pesos, mientras que a combustión, el más económico está cerca de los 9 millones. La clave es que, tal como señala la Agencia Internacional de Energía, al evaluar el costo total de operación a largo plazo, sumando el ahorro mensual en combustible, repuestos y mantenimientos sustancialmente más baratos, el auto eléctrico termina siendo una alternativa mucho más rentable. Además, la infraestructura en Chile avanza a pasos agigantados, con proyectos tan relevantes como la implementación de cargadores rápidos cada 200 kilómetros a lo largo de la Ruta 5, gracias a la cooperación entre Tesla y Copec o contar con el segundo hub de carga más grande de Latinoamérica.

Sin embargo, a pesar de tener energías renovables, menores costos operativos en el largo plazo y mejor infraestructura, Chile posee un rezago importante en electromovilidad. Según datos de ANAC al cierre de 2025, si bien la venta de vehículos de nuevas energías representa un 11,4% del mercado, la mayoría corresponde a tecnologías de transición, como los microhíbridos. Si contabilizamos únicamente los vehículos 100% eléctricos, la penetración es de apenas un 3,5% en promedio para 2026. El conflicto está, entonces, en la falta de concientización, en la ausencia de incentivos normativos y mayor infraestructura en regiones para acelerar esta transición. Masificar el auto eléctrico no es solo un factor ambiental, es una medida profundamente beneficiosa para el país, en términos de sostenibilidad, crecimiento económico y para proteger el presupuesto de las familias frente a los shocks externos.

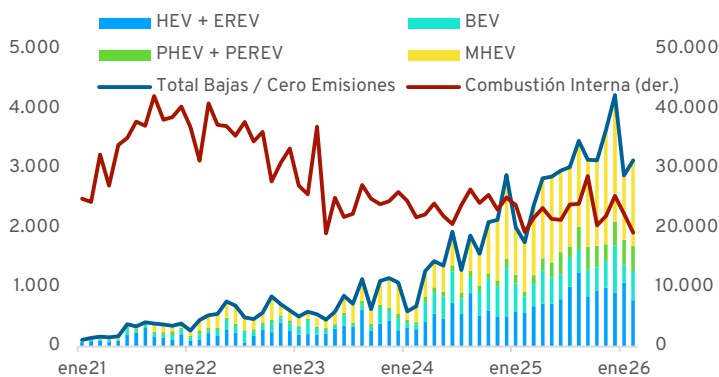


# Chile: electromovilidad en cifras

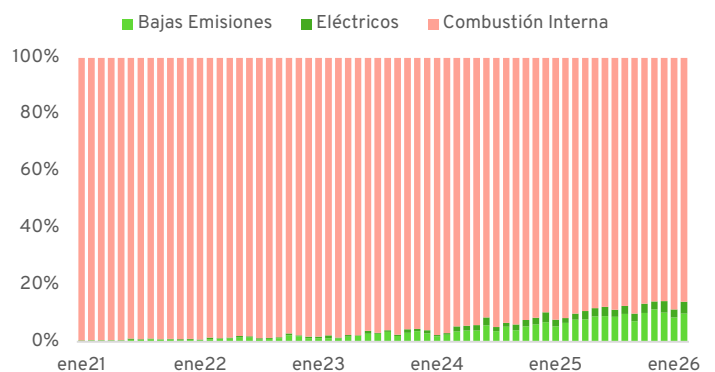
La electromovilidad es una tendencia global y, si bien Chile presenta un rezago importante frente a mercados desarrollados, el crecimiento local de esta tecnología ha sido notable. Para dimensionar este salto, en todo el año 2021 se comercializaron 3.348 vehículos de cero y bajas emisiones; hoy, tan solo en los dos primeros meses de 2026, ya se han vendido 6.017 unidades, superando con holgura aquel registro anual. Así, durante los últimos cuatro años, el crecimiento promedio anual de este segmento fue de un 83% y, hacia adelante, esta tendencia debiese continuar. Sin embargo, como ocurre con la adopción de toda nueva tecnología, el acercamiento inicial del consumidor chileno se ha dado a través de las versiones más parecidas a los autos de combustión tradicional, los microhíbridos e híbridos convencionales, que hoy dominan la composición de estas ventas. En la medida que se comience a masificar la tecnología y siguiendo la experiencia internacional, debiese observarse una migración natural hacia una mayor adopción de vehículos 100% eléctricos o híbridos enchufables.

Es aquí donde radica el desafío, si bien el crecimiento general, de los autos de bajas o cero emisiones, es relevante (con una participación que promedia un 9,1% en los últimos 12 meses), los vehículos netamente eléctricos e híbridos enchufables promedian una penetración de apenas un 3,0%. Estas cifras son, sin duda, insuficientes para poder alcanzar la meta de vender únicamente vehículos de cero emisión al 2035. A esto se suma que, si bien en la zona central del país se ha avanzado en la implementación de puntos de carga de forma notable, la infraestructura en regiones sigue siendo insuficiente para garantizar conectividad nacional óptima. Es por esto que desde Bci Estudios proponemos una serie de medidas, en base a experiencia internacional, para que el país avance hacia la electromovilidad pura. A través de mayores incentivos normativos, inversión en infraestructura regional y concientización, buscamos que esta transición reduzca significativamente el impacto en el bolsillo de las familias producto de las constantes fluctuaciones en el precio internacional del petróleo.

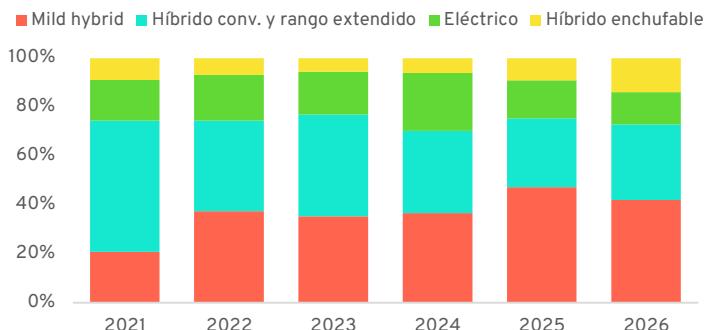
**Chile. Ventas de autos nuevos medianos y livianos (N°)**



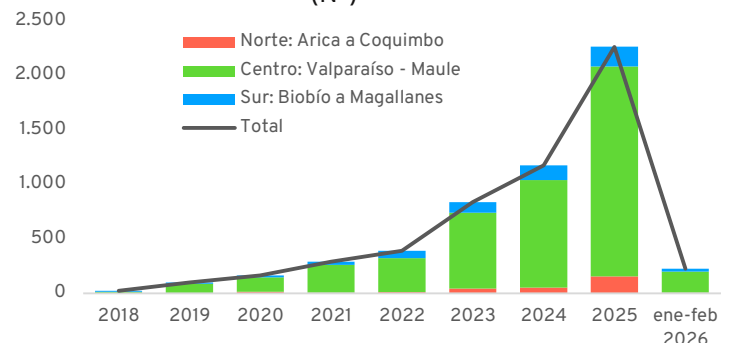
**Chile. Participación de ventas autos nuevos por tipo (%)**



**Chile. Ventas autos nuevos de Bajas Emisiones (%) \***



**Chile. Cargadores por zona (N°) \*\***



Fuente: Anac, SEC, Bci Estudios.

(\*): Se utilizan cifras hasta febrero de 2026.

(\*\*): Se contabilizan cargadores únicamente públicos y privados



## Propuestas para una adopción más rápida de la electromovilidad.

- **Right to Charge:** Uno de los principales obstáculos para la electromovilidad en Chile radica en la actual Ley de Copropiedad Inmobiliaria, la cual exige la aprobación de la asamblea de vecinos para instalar cargadores en los edificios. Este requisito entorpece la logística de adquirir un auto eléctrico, actuando como una barrera de entrada relevante. Para solucionar esto, a nivel internacional, en Europa, Canadá y varios estados de EE.UU., se ha implementado el concepto de *Right to Charge*. Esta normativa garantiza por defecto el derecho de un copropietario a instalar una estación de carga en su plaza, impidiendo que la comunidad se niegue sin una justificación técnica o de seguridad de peso. Bajo este modelo, el usuario asume íntegramente los costos de instalación, mantenimiento y consumo eléctrico. De esta forma, se protegen las finanzas de la comunidad mientras se avanza hacia un país más sostenible. Cabe destacar que la implementación del *Right to Charge* se enfoca exclusivamente en habilitar los estacionamientos de uso y goce privado, donde el residente asume el costo total. La instalación de cargadores compartidos en áreas comunes (como estacionamientos de visita) seguirá rigiéndose por los quórum de aprobación de la Ley de Copropiedad, dado que requiere la administración conjunta del espacio y la definición de protocolos de uso vecinal.
- **Mayor difusión y extensión del beneficio en el permiso de circulación (Ley N° 21.505):** El 8 de noviembre de 2022 se promulgó esta ley, la cual reduce progresivamente el costo del permiso de circulación para los vehículos eléctricos (EV) por un plazo total de 8 años. El cronograma de este beneficio establece que durante los primeros dos años (hasta enero de 2025), los EV tuvieron costo cero. Actualmente nos encontramos en el segundo tramo (años 3 y 4, hasta enero de 2027), donde se paga solo un 25% del valor. Posteriormente, entre febrero de 2027 y enero de 2029 se pagará la mitad, y finalmente, en los años 7 y 8 (hasta enero de 2031), se pagará el 75%, para luego converger al pago total. Pese a ser un incentivo económico relevante, identificamos que esta ley presenta una escasa difusión entre los consumidores. Para corregir esta asimetría de información, desde Bci Estudios proponemos dos medidas inmediatas, primero, exigir que cada vehículo eléctrico en exhibición cuente con un distintivo informativo claro sobre esta medida y fomentar campañas de difusión activa por parte de las municipalidades. Adicionalmente, como medida de política pública a largo plazo para sostener el impulso de la electromovilidad, proponemos evaluar la extensión del beneficio de pagar el 75% del permiso de circulación hasta el año 2035.
- **Normativa nuevas construcciones comerciales o residenciales:** Reconociendo que la transición hacia la electromovilidad será progresiva y que exigir la electrificación total de los estacionamientos en obras nuevas generaría sobrecostos inmobiliarios relevantes, proponemos una actualización escalonada. Sugerimos que los nuevos proyectos residenciales cumplan con exigencias mixtas basadas en porcentajes de adaptación para cargadores, siguiendo la normativa de algunos Estados en EE.UU..
  - a. **Estacionamientos Privados:** Exigir que un porcentaje base del total de plazas (por ejemplo, un 20%) se construya bajo el estándar “*EV-Capable*”, dejando instalada la canalización de tuberías y la capacidad en el tablero eléctrico. Esto deja el camino preparado para que cuando el residente adquiera un vehículo eléctrico, la instalación del cable y el cargador sea rápida, económica y no requiera romper la infraestructura del edificio.
  - b. **Carga Comunitaria Preventiva:** Adicionalmente, proponemos que todo nuevo proyecto deba habilitar un porcentaje de plazas en sus áreas comunes bajo el estándar *EV-Ready* (con canalización, cableado y conexión instalada). De esta forma, el edificio nace con un espacio estratégico habilitado para que la asamblea de copropietarios pueda instalar un cargador comunitario en el futuro, si la demanda vecinal así lo requiere.

Esta propuesta evita una carga financiera importante a los desarrolladores inmobiliarios, pero previniendo la obsolescencia del parque habitacional del mañana.



## Propuestas para una adopción más rápida de la electromovilidad.

- **Estacionamientos preferenciales.** Proponemos la creación de plazas de estacionamiento preferentes y exclusivas para estos vehículos en distintos recintos de uso público, otorgando un beneficio urbano directo y tangible a los usuarios. En estos lugares, además, requerir espacios para carga de vehículos eléctricos.
- **Educación y concientización.** La educación financiera y tecnológica es un factor clave en la curva de adopción de cualquier innovación. Para que la electromovilidad sea masiva, los consumidores necesitan conocer sus ventajas reales y contar con información transparente para tomar decisiones eficientes. Por ello, proponemos impulsar una iniciativa a nivel nacional. A través de un despliegue que incluya difusión masiva en medios, talleres prácticos y charlas informativas, esta campaña buscará educar a la población y derribar los mitos más arraigados que hoy frenan la intención de compra. Es imperativo despejar las dudas del público respecto a la vida útil de las baterías, los tiempos reales de carga y la disponibilidad de infraestructura, demostrando además, de forma muy didáctica, el relevante ahorro en los costos operativos a largo plazo frente a los vehículos de combustión.
- **Fortalecer la infraestructura en regiones:** Si queremos avanzar en electromovilidad a nivel país y no solo en la zona centro de Chile, es necesario que impulsemos mayor infraestructura en regiones. Esto se da en un contexto donde tan solo un 15% de los cargadores públicos y privados a nivel nacional se ubican en el norte (desde Arica a Coquimbo) y en el sur (desde Biobío a Magallanes). Así, un 85% de los cargadores instalados desde 2018 se concentran en la zona centro. Para corregir esta brecha y dar seguridad de carga a los usuarios fuera de la capital, proponemos fomentar alianzas público-privadas que incentiven la instalación de cargadores rápidos en zonas extremas y rutas transversales, asegurando así conectividad a nivel nacional.

## Conclusión

Las disrupciones en el precio internacional del petróleo evidenciadas en los últimos años confirman la urgencia de acelerar la transición energética. Si bien al cierre de 2025 Chile logró generar un 72% de su matriz con fuentes renovables, la reciente y abrupta subida de los combustibles demuestra que una generación eléctrica limpia no basta si el transporte sigue atado al petróleo. Avanzar hacia la electromovilidad es una medida indispensable no solo para cumplir metas de desarrollo sostenible, sino para proteger directamente el bolsillo de las familias y mitigar el impacto inflacionario que genera la dependencia de esta materia prima global.

Por ello, desde Bci Estudios planteamos la necesidad de adoptar políticas públicas concretas para acelerar esta adopción. Entre las medidas propuestas destacan: eliminar barreras burocráticas en edificios mediante la normativa *Right to Charge*; actualizar las exigencias para nuevas construcciones residenciales y comerciales; ampliar la difusión y vigencia de los descuentos en el permiso de circulación; establecer incentivos urbanos como estacionamientos preferentes e impulsar campañas de educación y difusión. Asimismo, es necesario promover la inversión en infraestructura de carga en todo el territorio nacional, evitando que esta tecnología quede concentrada únicamente en la zona central.

Finalmente, la electromovilidad representa una oportunidad económica estratégica para nuestro país. La fabricación de estos vehículos y su infraestructura es altamente intensiva en cobre y litio, materias primas críticas donde Chile posee ventajas comparativas. Impulsar activamente este recambio tecnológico no solo nos convierte en un país más sostenible y resiliente ante shocks externos, sino que fomenta directamente el crecimiento de nuestra propia economía.

## Bibliografía

- Agencia Internacional de Energía. (2024). Global EV Outlook 2024. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>
- Agencia Internacional de Energía. (2025). Global EV Outlook 2025. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>
- Agencia Internacional de Energía. (2025). Trends in electric car affordability. En Global EV Outlook 2025. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-affordability>
- Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. [ANAC]. (2026, enero). Informe de ventas vehículos cero y bajas emisiones: Enero 2026.
- Bci Estudios. (2025). Análisis del mercado energético, bajo exigencias de mayor sostenibilidad y cuidado del medio ambiente: una mirada para Chile y el mundo. Corporación Bci. <https://cdn3.bci.cl/uploads/d70816f4-5c92-448e-9a5d-480eb05b3617/original/energ.pdf>
- Bci Estudios. (2025). Informe especial: Electromovilidad en Chile: avances, desafíos y perspectivas que apuntan a cambiar la cara del transporte vehicular. Corporación Bci.
- California Air Resources Board. (2019). EV charging infrastructure: Nonresidential building standards. 2019/2020 intervening code cycle: CARB staff technical and cost analysis. [https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-08/CARB\\_Technical\\_Analysis\\_EV\\_Charging\\_Nonresidential\\_CALGreen\\_2019\\_2020\\_Intervening\\_Code.pdf](https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-08/CARB_Technical_Analysis_EV_Charging_Nonresidential_CALGreen_2019_2020_Intervening_Code.pdf)
- Del Valle González, A. (2026, 23 de febrero). La Ley de Propiedad Horizontal permite instalar un punto de recarga de coche eléctrico sin permiso de la comunidad. Vozpópuli. <https://www.vozpopuli.com/economia/inmobiliario/la-ley-de-propiedad-horizontal-permite-instalar-un-punto-de-recarga-de-coche-electrico-sin-permiso-de-la-comunidad.html>
- Generadoras de Chile. (2026, 30 de enero). Boletín Generadoras de Chile. [https://generadoras.cl/wp-content/uploads/2026/02/BoletinGeneradorasdeChile\\_30012026.pdf](https://generadoras.cl/wp-content/uploads/2026/02/BoletinGeneradorasdeChile_30012026.pdf)
- Ministerio de Energía. (2022, 21 de noviembre). Ley 21505: Promueve el almacenamiento de energía eléctrica y la electromovilidad. Diario Oficial de la República de Chile.
- NOW GmbH. (2020). “WEMoG” to facilitate development of private charging infrastructure. <https://www.now-gmbh.de/en/news/pressreleases/wemog-to-facilitate-development-of-private-charging-infrastructure/>
- Unión Europea. (2024, 8 de mayo). Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la eficiencia energética de los edificios (refundición). Diario Oficial de la Unión Europea.
- U.S. Department of Energy. (s.f.). Electric Vehicle (EV) Charger Policies for Associations. Alternative Fuels Data Center. Recuperado el 27 de marzo de 2026, de <https://afdc.energy.gov/laws/12624>

Prohibida la reproducción total o parcial de este informe sin la autorización de Bci Estudios.

Este informe ha sido preparado con el objeto de brindar información a los clientes de la División de Banco de Crédito e Inversiones denominada, Bci Corporate & Investment Banking. No es una solicitud ni una oferta para comprar y vender ninguno de los instrumentos financieros que en él se mencionan. Esta información y aquella en la que está basado, ha sido obtenida en base a información pública de fuentes que estimamos confiables. Sin embargo, esto no garantiza que ella sea exacta ni completa. Las recomendaciones y estimaciones que emite este Departamento de Estudios respecto de las inversiones o expectativas responden exclusivamente al estudio de los fundamentos y el entorno de mercado en que se desenvuelven las compañías. No obstante, esto no garantiza que las proyecciones previstas se cumplan. Todas las opiniones emitidas en este informe pueden ser modificadas sin previo aviso. Bci Corporate & Investment Banking y/o cualquier sociedad o persona relacionada con el Banco, puede en cualquier momento tener una posición en cualquiera de los activos o instrumentos financieros mencionados en este informe y podría invertir o vender en esos mismos activos. El resultado de cualquier operación financiera, realizada con apoyo de la información que aquí se presenta, es de exclusiva responsabilidad de la persona que la realiza.



## Glosario

1) **Vehículos electrificados enchufables:** Contiene las categorías BEV y PHEV. Ambos requieren una apropiada infraestructura de carga eléctrica.

- **BEV (Vehículos Eléctricos):** funcionan exclusivamente con un motor eléctrico, utilizando la electricidad almacenada en una batería a bordo, la cual se recarga conectándola a la red eléctrica.
- **PHEV (Vehículos Híbridos Enchufables):** combinan un motor de combustión interna (que funciona con gasolina o diésel) con un motor eléctrico alimentado por una batería. El motor eléctrico impulsa el vehículo, siempre que la batería tenga suficiente carga, mientras que el motor de combustión entra en funcionamiento en determinadas condiciones de velocidad o nivel de batería. La batería se recarga conectándola a la red eléctrica.

2) **Vehículos electrificados no enchufables:** Contiene las categorías HEV, MHEV Y EREV.

- **HEV (Vehículos Híbridos Convencionales o Autorrecargables):** Cuentan con un motor de combustión interna (que también opera con gasolina o diésel) y un motor eléctrico con una batería que complementa el funcionamiento del motor convencional. La electricidad que almacena la batería se genera internamente mediante el frenado regenerativo y el motor de combustión, por lo que no requieren infraestructura de carga.
- **MHEV (Vehículos Microhíbridos):** Incorporan un motor de combustión interna (que funciona con gasolina o diésel) y un motor eléctrico con batería que asiste al motor principal. La batería se recarga exclusivamente mediante el frenado regenerativo y el propio motor de combustión, por lo que no requieren infraestructura de carga. A diferencia de los HEV, los MHEV operan con un sistema eléctrico de menor voltaje y potencia, lo que limita su capacidad de asistencia a funciones específicas, como apoyo en la conducción.
- **EREV (Vehículos Eléctricos de Rango Extendido):** son propulsados exclusivamente por motor eléctrico, alimentado por una batería y un generador a bordo impulsado por un motor de combustión interna (que funciona con gasolina o diésel). Este generador produce la electricidad necesaria para extender la autonomía del vehículo cuando la batería se descarga. Dependiendo del modelo, la batería puede recargarse conectándola a la red eléctrica o depender únicamente del generador a bordo.

Fuente: ANAC.

