

# ESTRATEGIA NACIONAL DE **ELECTROMOVILIDAD** **2030**



TRABAJANDO  
PARA USTED



**TRABAJANDO  
PARA USTED**

Publicado por el Ministerio de Energía, Gobierno de Chile Alameda  
1449, Edificio Santiago Downtown II, Piso 13

**AGRADECIMIENTOS:**

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones  
Ministerio del Medio Ambiente  
Ministerio de Obras Públicas  
Ministerio de Vivienda y Urbanismo  
Ministerio de Hacienda  
Ministerio de Bienes Nacionales  
Ministerio de Salud  
Ministerio de Economía  
Corporación de Fomento de la Producción (CORFO)  
Comisión Nacional de Energía (CNE)  
Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC)  
Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante  
(DIRECTEMAR)  
Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC)  
Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC)  
Cámara de Comercio Automotriz de Chile (CAVEM)  
Conecta Logística  
Agencia de Sostenibilidad Energética (ASE)  
Centro de Movilidad Sostenible (CMS)  
Asociación de Vehículos Eléctricos de Chile (AVEC)  
Industria  
Academia

**DISEÑO:**

Luis Hernández

**IMÁGENES:**

Luis Hernández

**Los contenidos de este Informe pueden ser reproducidos en  
cualquier medio citando la fuente**



## PALABRAS DE LA MINISTRA DE ENERGÍA **XIMENA RINCÓN**

Chile ha venido construyendo, de manera sostenida, una política de Estado en materia de electromovilidad. Este camino se inició en 2017, cuando por primera vez se definió una hoja de ruta para habilitar el desarrollo del transporte eléctrico, en un contexto aún incipiente, con foco en electrificar flotas de alto recorrido, generar condiciones normativas, desarrollar pilotos y formar capacidades, con un rol clave del transporte público. Posteriormente, en 2021, esta estrategia se consolidó, avanzando hacia su masificación e incorporando de manera integral los distintos segmentos del transporte terrestre.

Hoy damos un nuevo paso. La Estrategia Nacional de Electromovilidad 2030 da continuidad y proyección a este trabajo, reafirmando que la electromovilidad es una política de Estado de largo plazo, que trasciende gobiernos y responde a desafíos estructurales del país. Mantenemos las metas establecidas, incluyendo el desafío de alcanzar un 100% de ventas de vehículos livianos y medianos cero emisiones al año 2035, e incorporamos una meta intermedia al 2030, que permitirá acelerar el ritmo de transformación del sector.

El fundamento de esta Estrategia es claro: el sector transporte presenta una alta dependencia de combustibles fósiles importados, lo que expone al país a la volatilidad de los mercados internacionales y afecta tanto la seguridad energética como la competitividad económica. En Chile, el transporte concentra una parte significativa del consumo energético y, a pesar de los avances, continúa dependiendo casi completamente del petróleo, lo que lo convierte en un sector prioritario para avanzar hacia una mayor descarbonización, independencia energética y un desarrollo más competitivo.

Frente a este escenario, la electromovilidad, junto con la eficiencia energética en el transporte, se posiciona como una solución estructural. No solo permite reducir emisiones, sino también aprovechar la creciente disponibilidad de energías renovables en el país, sustituyendo combustibles importados por energía limpia y de producción local. Esto implica avanzar hacia un sistema de transporte más eficiente, más resiliente y con menores costos en el largo plazo para las personas y para la economía en su conjunto.



La Estrategia 2030 pone especial énfasis en los desafíos que aún persisten y en las nuevas oportunidades que se abren. Destaca la necesidad de avanzar con decisión en segmentos complejos, como el transporte de carga, y de ampliar el desarrollo de la electromovilidad hacia otros ámbitos, como el transporte marítimo, fluvial y lacustre, así como la economía circular asociada a las baterías. Al mismo tiempo, se refuerzan elementos habilitantes clave, como la infraestructura de carga y la coordinación institucional, fundamentales para dar viabilidad y escala a esta transformación.

Pero esta Estrategia no es solo un cambio tecnológico. Es también una oportunidad de desarrollo para el país. La electromovilidad abre espacio para la generación de nuevas capacidades, innovación, empleo especializado y cadenas de valor, contribuyendo a fortalecer la competitividad de Chile y a posicionarlo en los mercados del futuro.

Nuestro propósito es claro: avanzar hacia un sistema de transporte energéticamente eficiente, sustentado en fuentes limpias y nacionales, que reduzca nuestra dependencia del petróleo, mejore la calidad de vida de las personas y contribuya al desarrollo económico del país.

Les invito a ser parte de este proceso. La electromovilidad no es solo una meta, es una oportunidad concreta para construir un Chile más eficiente, más competitivo, más amigable con el medio ambiente y con mayor seguridad energética para las futuras generaciones.



PALABRAS DEL  
SUBSECRETARIO  
**HUGO BRIONES**



La Estrategia Nacional de Electromovilidad 2030 pone un foco especial en uno de los principales factores habilitantes para el desarrollo de la electromovilidad: la infraestructura de carga. A pesar de los avances observados en los últimos años, su despliegue aún constituye una de las principales barreras para la masificación del transporte eléctrico. La experiencia internacional demuestra que la disponibilidad, accesibilidad y confiabilidad de esta infraestructura son condiciones necesarias para reducir la incertidumbre de los usuarios y acelerar la adopción de esta tecnología.

En este contexto, el enfoque de la Estrategia es integral. No se limita únicamente al desarrollo de infraestructura de carga pública para vehículos livianos y medianos, sino que incorpora soluciones en distintos niveles: carga domiciliaria, instalaciones en edificios, centros de carga de acceso público y corredores de carga en rutas estratégicas, entre otros, considerando tanto el transporte de carga urbano como el carretero. Este último representa un desafío particular, dado sus mayores requerimientos de potencia, operación y logística.

Asimismo, se avanzará en la evaluación e implementación de mecanismos que permitan generar condiciones habilitantes para la inversión en infraestructura de carga, especialmente en las etapas iniciales de desarrollo del mercado. Esto incluye la revisión de esquemas tarifarios que reconozcan las particularidades de estos proyectos, en función de facilitar su desarrollo.

Otro eje relevante de trabajo es el desarrollo de la economía circular asociada a la electromovilidad, en particular en lo relativo a la segunda vida de las baterías. En esta línea, se conformará una mesa técnica interinstitucional que permitirá avanzar en la definición de estándares, lineamientos de seguridad, sistemas de trazabilidad y condiciones de uso a lo largo de todo el ciclo de vida de estos componentes. Este trabajo será clave para habilitar nuevos usos, como sistemas de almacenamiento energético, por ejemplo, y para establecer un marco regulatorio que entregue certezas al mercado.

La Estrategia incorpora un conjunto de medidas orientadas a fortalecer la coordinación institucional, el desarrollo de capacidades técnicas y el seguimiento de las acciones propuestas, con el objetivo de asegurar una implementación efectiva y coherente en el tiempo.

Con estas medidas, esperamos avanzar de manera concreta en habilitar un ecosistema de electromovilidad seguro, eficiente y escalable, que permita sostener su crecimiento en el tiempo. Este proceso permitirá la consolidación de un sistema de transporte más eficiente, al habilitar condiciones para su desarrollo acelerado y sostenido.

# INTRODUCCIÓN

La Estrategia Nacional de Electromovilidad fue creada en 2017 y luego actualizada en 2021, lo que la consolidó como una política de estado impulsando el transporte eléctrico con metas ambiciosas. La presente Estrategia se desarrolla en un Chile que enfrenta una fuerte dependencia del petróleo en el transporte, un sector que consume sólo combustibles fósiles y expone al país a la volatilidad internacional de precios, afectando tanto la competitividad económica como la seguridad energética. Pero no todo es negativo, la rápida expansión de las energías renovables en la matriz eléctrica ofrece una oportunidad única para reemplazar combustibles importados por electricidad de producción y economía local, más limpia, eficiente y estable. La electromovilidad, por lo tanto, permite aprovechar plenamente esta disponibilidad de energía renovable, reduciendo emisiones y alineando el sector transporte con el desarrollo energético sostenible del país. Además, la transición energética abre un amplio espacio para la creación de una economía local asociada a nuevas capacidades técnicas, capital humano especializado, servicios, infraestructura de carga y cadenas de valor vinculadas a la gestión, reciclaje y segunda vida de las baterías. Esta dimensión económica se ha convertido en uno de los pilares más relevantes para asegurar que la electromovilidad no sea solo un cambio tecnológico, sino una oportunidad de desarrollo productivo.

Hacia adelante, el gran desafío está en la electrificación del transporte de carga, tanto urbano como interurbano. Este segmento implica una complejidad mayor por la necesidad de autonomías más elevadas, tecnologías específicas, altos requerimientos de potencia eléctrica y modelos de operación muy distintos a los del transporte público. Para que esta transición se concrete, será indispensable una coordinación de alto nivel entre los distintos organismos del Estado y el sector privado, capaz de resolver desde la habilitación de corredores estratégicos hasta los permisos, estándares y requisitos para centros de carga de alta potencia. También será decisivo fomentar un entorno que incentive a los operadores logísticos y empresas de transporte a adoptar tecnologías eléctricas, ofreciéndoles certidumbre regulatoria, apoyo técnico e instrumentos adecuados para las primeras inversiones. La consolidación de estos elementos permitirá que la electromovilidad alcance su siguiente etapa de madurez y que Chile avance hacia un sistema de transporte más eficiente, limpio y competitivo.

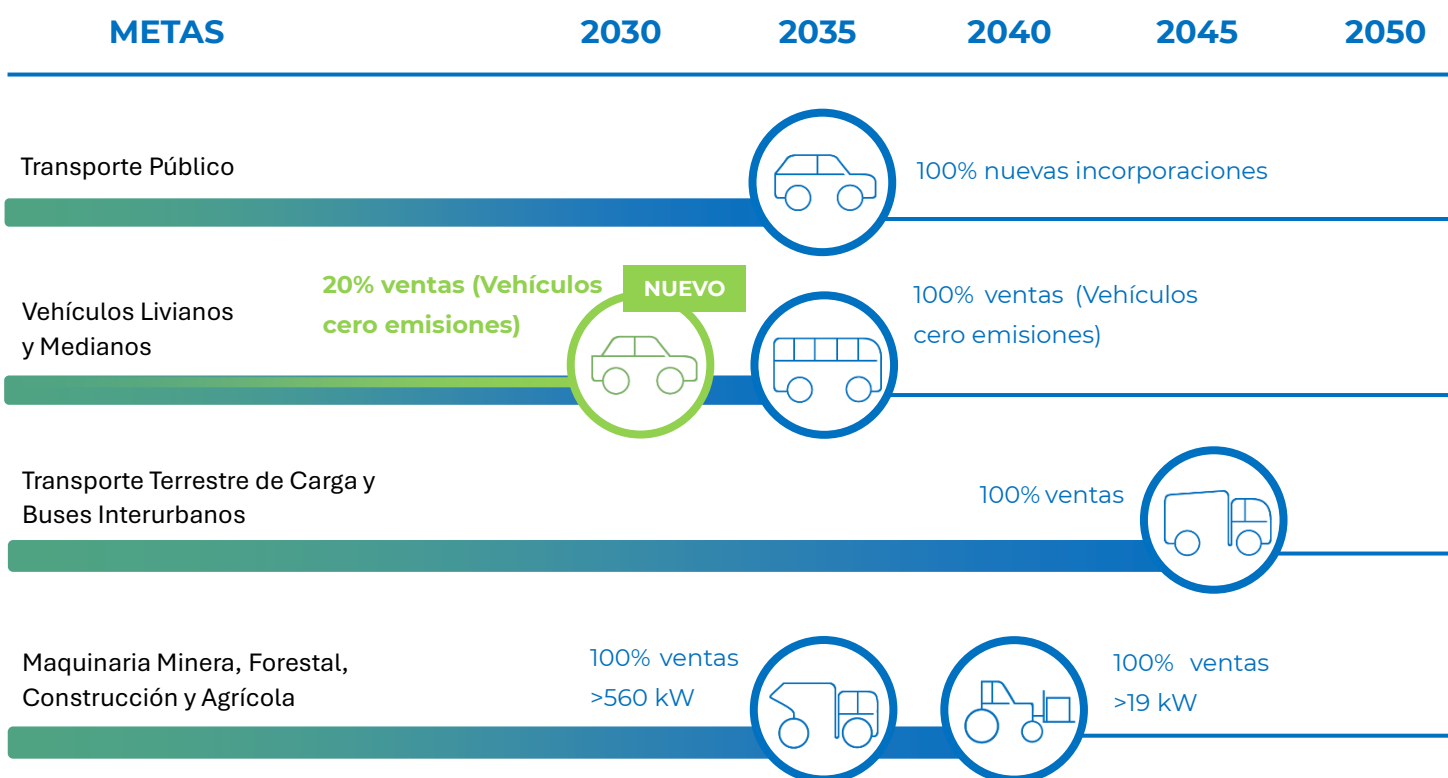
# ESTRATEGIA NACIONAL DE ELECTROMOVILIDAD 2030

## VISIÓN

Al 2050, Chile habrá reducido significativamente su dependencia de los combustibles fósiles, fortaleciendo la seguridad energética del país mediante una matriz energética diversa, y contará con un sistema de transporte limpio y electrificado que mejore la calidad de vida de las personas.

## OBJETIVO

Acelerar el desarrollo de la electromovilidad a nivel nacional, promoviendo su adopción en diversos modos de transporte y territorios, a través de la reducción de barreras persistentes y el fortalecimiento de condiciones habilitantes.



En esta versión se ha decidido mantener el objetivo de que al año 2035 el 100% de las nuevas incorporaciones de vehículos livianos y medianos sean cero emisiones. Este desafío es inmenso, y aún falta realizar un gran trabajo para lograrlo, pero se considera que reducir esta meta, entrega el mensaje erróneo de la necesidad país y el impulso que sí se le da a la electromovilidad con esta actualización, por lo tanto, se mantienen las metas de la Estrategia anterior y se proponen nuevos ejes, pensados justamente, en los desafíos que siguen existiendo y en nuevas oportunidades que se pueden desarrollar.

Se incorpora también una meta intermedia y es que para el año 2030, el 20% de las ventas de vehículos livianos y medianos sean cero emisiones.

## EJES ESTRATEGICOS

Los ejes de la presente Estrategia se determinaron de manera participativa, durante el cierre de la Estrategia anterior, en diciembre de 2025, y apuntan a lo expresado en el párrafo anterior, dar continuidad a la Estrategia e integrar metas alineadas a los desafíos actuales y a oportunidades futuras.

### EJE 1



#### INFRAESTRUCTURA DE CARGA

El cual tiene por objetivo acelerar y equilibrar el despliegue nacional de infraestructura de carga, sobre la base del Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública. Además de focalizar el trabajo para derribar barreras que aún persisten en este eje.

### EJE 2



#### TRANSPORTE PESADO URBANO Y CARRETERO

El cual tiene por objetivo acelerar la adopción del transporte pesado de carga eléctrico habilitando y demostrando la viabilidad técnica, económica y operacional.

### EJE 3



#### TRANSPORTE FLUVIAL, MARÍTIMO Y LACUSTRE

El cual tiene por objetivo impulsar el transporte náutico tanto en mar, lagos y ríos, en labores cotidianas y de rutas relativamente cortas, para tener una alternativa más eficiente en estos medios de transporte.

### EJE 4



#### ECONOMÍA CIRCULAR DE LA ELECTROMOVILIDAD


El cual tiene por objetivo habilitar las condiciones operativas y regulatorias para que las baterías de vehículos eléctricos puedan reutilizarse como sistemas de respaldo y soporte para la red eléctrica.

### EJE 5



#### COORDINACIÓN PÚBLICA

El cual tiene por objetivo fortalecer la coordinación interinstitucional y el seguimiento de la Estrategia, generando un compromiso decidido del desarrollo de esta política de Estado.



La Estrategia 2030, impulsada por el Ministerio de Energía, es una política de estado que tiene por objetivo definir una ruta que permita avanzar hacia el transporte sostenible, a través de la electromovilidad, con el fin de transitar hacia una independencia energética, que a su vez genera grandes beneficios a la ciudadanía. Estos beneficios son claramente observables, por ejemplo, con el aumento de buses eléctricos en Santiago la contaminación acústica en la Alameda, el eje principal de la ciudad, ha disminuido en hasta un 64% a 2025, de acuerdo a cifras de las estaciones de monitoreo de ruido del Ministerio de Medio Ambiente<sup>1</sup>.

En esta Estrategia se han definido medidas y acciones a realizar en cada eje, con el propósito de acelerar la incorporación de la movilidad eléctrica en el país. Asimismo, se ha adoptado una visión integral para impulsar el desarrollo de la movilidad eléctrica a nivel nacional, considerando a otros medios de transportes, como el de vehículos pesados, pensando en el transporte de carga urbana e interurbana y también el transporte náutico, pensando en recorridos confinados, con rutas específicas y cortas, donde el uso de motores eléctricos con baterías, tenga un buen desempeño considerando sus características, como la autonomía y el tiempo de carga.

El eje de Infraestructura de carga ha estado presente a lo largo de las estrategias, debido a que aún presenta barreras persistentes. Dado que es una parte fundamental para el desarrollo de la electromovilidad, sin el cual no es posible avanzar, esta Estrategia pone especial énfasis en abordar y resolver estos desafíos prioritarios. Por otra parte, se impulsa también el estudio y la regulación de la reutilización de las baterías provenientes de la electromovilidad, como respaldo estacionario de la red eléctrica.

Por último, el eje de coordinación pública tiene como propósito la conformación de un Consejo Técnico encargado de realizar el seguimiento de la Estrategia, así como de apoyar su implementación y abordar las dificultades que surjan en el proceso. De esta manera, se promueve un trabajo conjunto más participativo, que integra diversas perspectivas y facilita la construcción colaborativa de soluciones.

*1 Segundo Informe de Electromovilidad elaborado por el Ministerio de Transporte a través de la DTPM*

*[https://www.dtpm.cl/electromovilidad/archivos/Informe\\_electromovilidad\\_2025.pdf](https://www.dtpm.cl/electromovilidad/archivos/Informe_electromovilidad_2025.pdf)*



# ANTECEDENTES

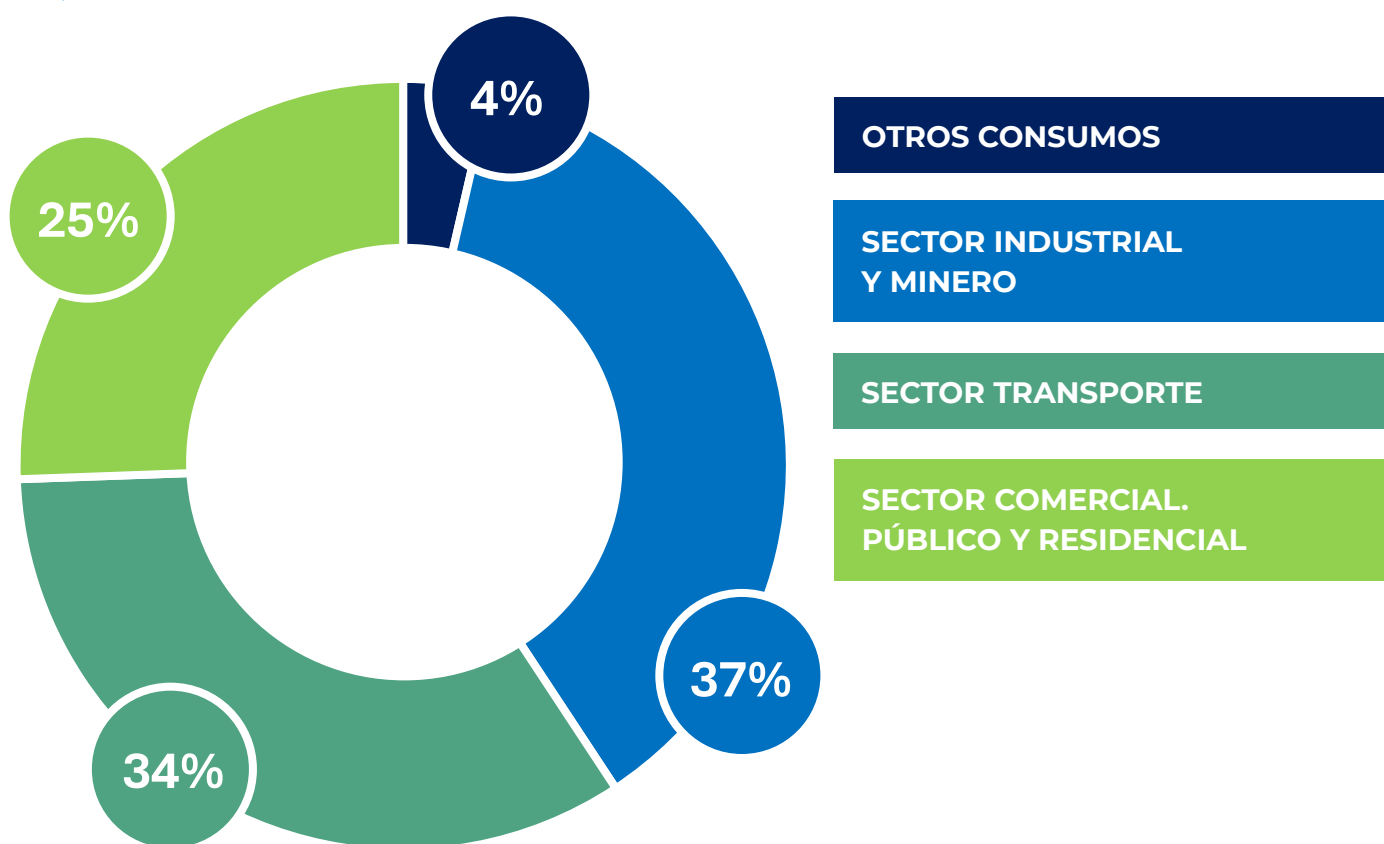
---

ESTRATEGIA NACIONAL DE  
ELECTROMOVILIDAD 2030

El sector transporte es uno de los principales consumidores de energía a nivel mundial. En 2024, este sector representó cerca del 28% del consumo energético global, siendo abastecido mayoritariamente por derivados del petróleo (90%)<sup>2</sup>.

En el contexto nacional actual, esta realidad se manifiesta de manera similar. Según el Balance Nacional de Energía 2024, el sector transporte concentra un 33,7% del consumo energético total del país, consumo que continúa dependiendo de los combustibles fósiles importados (98,8%). Esta alta dependencia de combustibles importados convierte al sector transporte en un área estratégica de intervención, donde el foco prioritario es avanzar hacia una mayor independencia energética. Reducir esta dependencia resulta clave para disminuir la vulnerabilidad del país frente a la volatilidad de los mercados internacionales de combustibles y fortalecer la seguridad energética nacional.

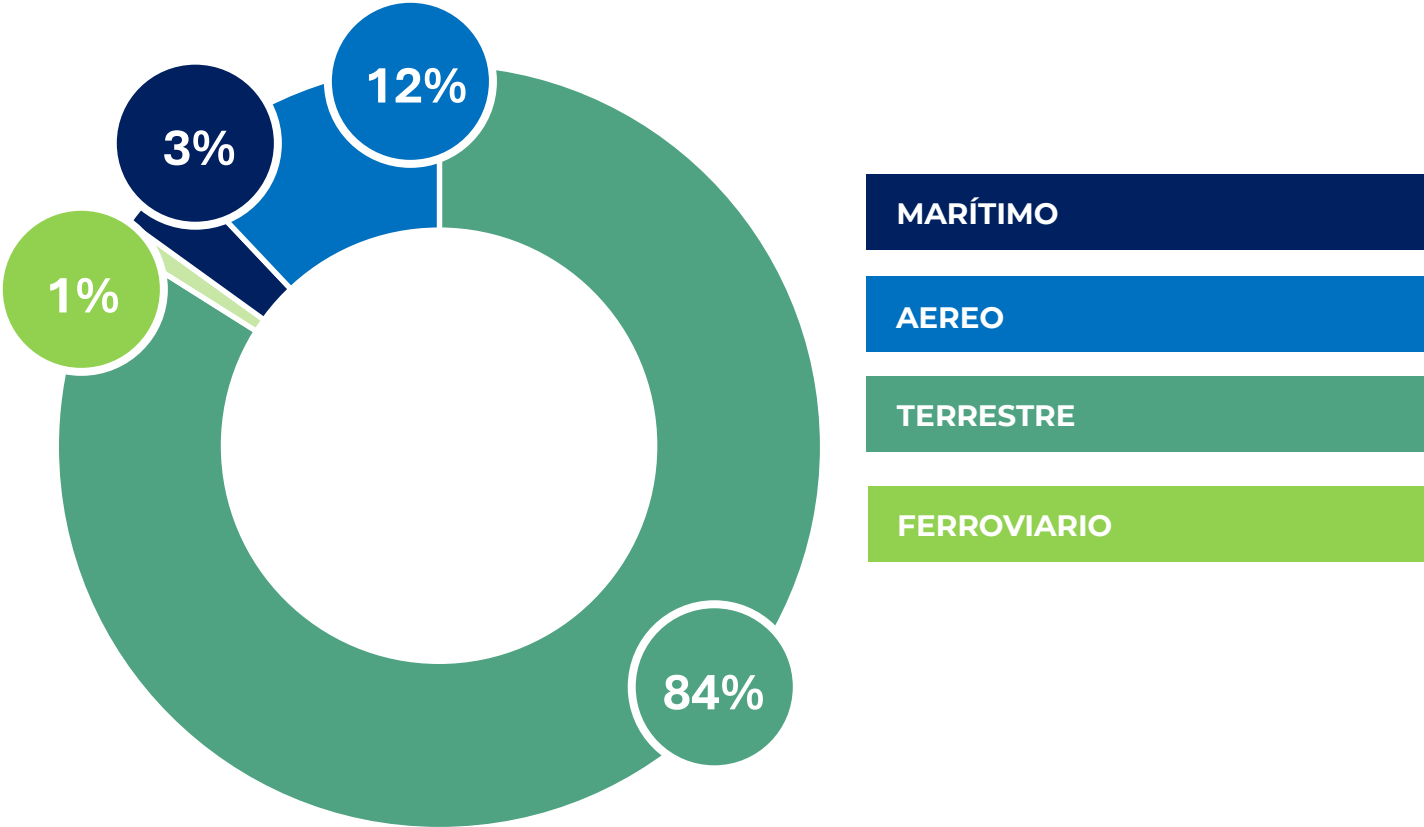
## CONSUMO ENERGÉTICO (TCAL)



Fuente: Balance Nacional de Energía 2024, Ministerio de Energía.

<sup>2</sup> Fuente: World Energy Outlook 2025, International Energy Agency.

# CONSUMO ENERGÉTICO SECTOR TRANSPORTE



Fuente: Balance Nacional de Energía 2024, Ministerio de Energía.

Adicionalmente, dicha dependencia convierte al sector transporte en uno de los principales responsables de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)<sup>3</sup> a nivel nacional, con impactos significativos en la salud de las personas y en el medioambiente.

Este escenario refuerza la necesidad urgente de implementar políticas públicas que, con el foco inicial en la independencia energética, promuevan el uso eficiente de la energía en el sector transporte, la incorporación de tecnologías limpias, la reducción de emisiones contaminantes y la disminución de los impactos negativos asociados al uso intensivo de combustibles fósiles importados.

<sup>3</sup> Fuente: Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero 2024, Ministerio de Medio Ambiente.



# ACTUALIZACIÓN ESTRATEGIA NACIONAL DE ELECTROMOVILIDAD

La actualización de la Estrategia Nacional de Electromovilidad 2030 se realizó en conjunto con el cierre de la estrategia anterior. En dicho evento se evaluó el grado de cumplimiento, mostrando que un 80% de las medidas presentaron avances, mientras que un 20% quedaron pendientes. Además, se llevaron a cabo actividades participativas en las que los asistentes respondieron consultas relacionadas con la actualización y señalaron los temas que consideraban prioritarios.

Con la información recogida, se elaboró una propuesta de ejes estratégicos y, durante febrero de 2026, se organizaron mesas de trabajo online por cada eje. A estas instancias fueron convocados actores del ecosistema de la electromovilidad —sector privado, academia, ministerios y entidades públicas— cuya participación de estas últimas resulta clave, dado que desde sus carteras deberán impulsar acciones para implementar las medidas definidas.

Durante la semana del 9 de febrero se realizó una mesa por eje cada día. El trabajo consistió en la presentación inicial del eje por parte del equipo de la Unidad de Transporte Eficiente y Estándares del Ministerio de Energía, seguida de dinámicas grupales en las que se respondieron preguntas orientadas a identificar posibles medidas y acciones para la Estrategia.

Posteriormente, entre marzo y mayo, se sostuvieron reuniones con distintos actores para profundizar en las medidas propuestas y recoger sus opiniones e intereses respecto al impulso de la electromovilidad desde sus organizaciones

A continuación, se presentan las medidas y acciones propuestas para esta actualización.

A blue-tinted photograph of a construction site. In the foreground, three workers wearing white hard hats and dark vests are gathered around a large, blue and white electrical cabinet. One worker is leaning over the cabinet, while the others stand nearby. In the background, two red and white buses are parked on a dirt area. The scene is overlaid with a semi-transparent blue filter.

# PROPUESTAS DE MEDIDAS Y ACCIONES POR EJE

De forma transversal se tienen las siguientes medidas:

- Capacitación
- Difusión e información



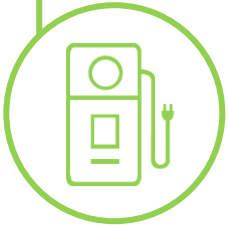
## EJE 1

# INFRAESTRUCTURA DE CARGA.

### **META:**

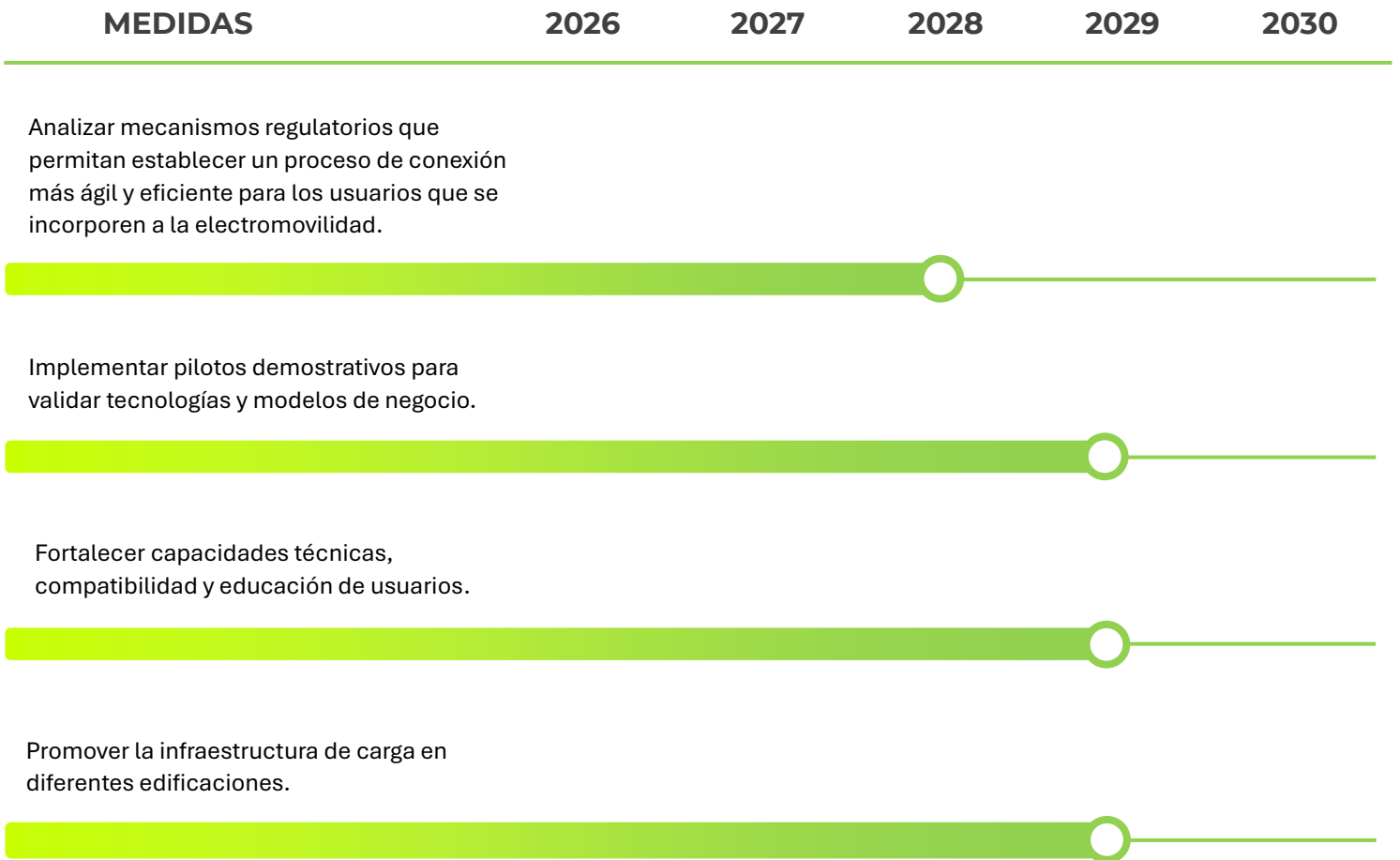
Acelerar y equilibrar el despliegue nacional de infraestructura de carga, sobre la base del Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública.

MEDIDAS	ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA DE TÉRMINO
Analizar mecanismos regulatorios que permitan establecer un proceso de conexión más ágil y eficiente para los usuarios que se incorporen a la electromovilidad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presentar los resultados del estudio con posibles cambios normativos e impulsar su implementación en caso de ser factible.</li> </ul>	MEN, SEC	2028
Implementar pilotos demostrativos para validar tecnologías y modelos de negocio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar pilotos de soluciones para zonas con baja o nula capacidad de red eléctrica.</li> <li>Sistematizar información técnica de desempeño real para fortalecer confianza del mercado.</li> <li>Articular convocatorias públicas con inversión privada para acelerar su escala.</li> </ul>	MEN, SEC, MBBNN, Economía, Corfo, Industria	2029
Fortalecer capacidades técnicas, compatibilidad y educación de usuarios.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar la expansión del ecosistema de electromovilidad hacia más regiones del país.</li> <li>Generar un perfil de “Asistente de ventas de tecnología vehicular”, para guiar la compra a clientes.</li> <li>Impulsar capacitaciones técnicas sobre infraestructura de carga y seguridad eléctrica.</li> </ul>	MEN, MTT, SERNAC, Chile Valora, ANAC, CAVEM, SEC	2029
Promover la infraestructura de carga en diferentes edificaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se trabajará en la normativa para permitir instalar infraestructura de carga en edificios existentes.</li> <li>Se promoverá que las nuevas edificaciones consideren estacionamientos con infraestructura de carga</li> </ul>	MEN, MINVU, SEC, Comité Técnico para la elaboración del Manual Planes de Seguridad y Emergencia.	2029



# CARTA GANTT

## EJE 1 INFRAESTRUCTURA DE CARGA





## EJE 2

# TRANSPORTE PESADO URBANO Y CARRETERO.

### **META:**

Acelerar la adopción del transporte pesado eléctrico demostrando su viabilidad técnica, económica y operacional

MEDIDAS	ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA DE TÉRMINO
Impulsar la implementación del Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública con cargadores de alta potencia en carreteras.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudiar la demanda de energía y potencia para estimar la expansión del sistema eléctrico, debido a la incorporación de cargadores.</li> <li>Promover la incorporación de cargadores de alta potencia en la Ruta 5 y rutas estratégicas.</li> <li>Pilotos con cargadores rápidos, ultra rápidos y soluciones innovadoras (p. ej. baterías de segunda vida para alimentar cargadores), para impulsar modelos de negocios.</li> </ul>	MEN, CNE, MOP, SEC, MBBNN, Economía, Industria	2028
Impulsar instrumentos económicos e incentivos para acelerar la adopción de camiones eléctricos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proponer la creación de incentivos tributarios y subsidios al comprador y al generador de carga.</li> <li>Diseñar un programa de recambio (chatarrización) para camiones de reparto urbano.</li> <li>Estudiar establecer excepciones regulatorias para favorecer al transporte eléctrico pesado, como permitir el sobre peso entre 2 y 3 toneladas, al peso por eje y peso total máximo.</li> </ul>	MEN, MTT, MOP, Economía, Corfo	2029
Fortalecer la regulación y marcos normativos habilitantes para transporte pesado eléctrico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudiar modelos contractuales viables para la incorporación de infraestructura de carga en concesiones viales, distinguiendo concesiones en operación, concesiones en construcción y futuras licitaciones.</li> <li>Elaborar el Decreto de Seguridad Eléctrico para camiones, con el objetivo de realizar la homologación de camiones eléctricos y concordar la estandarización de conectores para la carga.</li> </ul>	MEN, MTT, MOP	2029
Desarrollar pilotos demostrativos colaborativos y territoriales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pilotos regionales de transporte de carga interurbano, considerando aplicaciones en sectores como minería, consumo masivo u otros.</li> <li>Colaboración entre Estado, privados y academia para validar desempeño, costos y operación real.</li> </ul>	MEN, MTT, MOP, Conecta Logística	2029
Fortalecer capital humano y capacidades operativas del sector.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crear programas de formación para conductores de transporte pesado eléctrico.</li> <li>Capacitar en mantenimiento, operación segura y respuesta a emergencias viales.</li> <li>Difundir casos de éxito y generar información técnica para reducir incertidumbre en el mercado.</li> </ul>	MEN, MTT, MOP, Chile Valora, Industria	2028
Continuar la tarea de promover la transformación de vehículos de combustión a eléctricos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tramitar Reglamento que implementa la Ley 21.793.</li> </ul>	MEN, MTT SEC	2029



# CARTA GANTT

## EJE 2 TRANSPORTE PESADO URBANO Y CARRETERO

### MEDIDAS

2026

2027

2028

2029

2030

Impulsar la implementación del Plan Maestro de Infraestructura de Carga Pública con cargadores de alta potencia en carreteras.



Impulsar instrumentos económicos e incentivos para acelerar la adopción de camiones eléctricos.



Fortalecer la regulación y marcos normativos habilitantes para transporte pesado eléctrico.



Desarrollar pilotos demostrativos colaborativos y territoriales.



Fortalecer capital humano y capacidades operativas del sector.



Continuar la tarea de promover la transformación de vehículos de combustión a eléctricos.





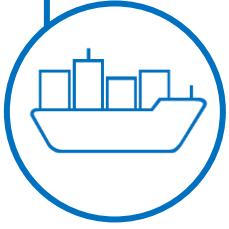
## EJE 3

# TRANSPORTE FLUVIAL, MARÍTIMO Y LACUSTRE.

### **META:**

Impulsar el transporte náutico tanto en mar, lagos y ríos, en labores cotidianas y de rutas relativamente cortas, para tener una alternativa más eficiente para estos medios de transporte.

MEDIDAS	ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA DE TÉRMINO
Segmentar el mercado de embarcaciones para orientar instrumentos y regulaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir segmentos por tipo de nave, operación, autonomía y uso.</li> <li>Identificar qué embarcaciones tienen mayor potencial de electrificación y su viabilidad técnico operacional.</li> </ul>	MEN, DIRECTEMAR, MOP, MTT	2027
Desarrollar un marco normativo y técnico específico para embarcaciones eléctricas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crear guía técnica y estándares de seguridad para reconversión y operación.</li> <li>Revisar el marco regulatorio</li> <li>Definir lineamientos técnicos para la infraestructura de recarga de embarcaciones eléctricas.</li> </ul>	MEN, DIRECTEMAR, MOP, MTT, SEC	2028
Implementar pilotos demostrativos en contextos diversos del territorio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar pilotos en embarcaciones menores, transporte lacustre, zonas aisladas y pesca artesanal.</li> <li>Identificar y priorizar las obras portuarias menores requeridas para habilitar la recarga de embarcaciones eléctricas en pilotos territoriales, en coordinación con DIRECTEMAR y los GOREs.</li> <li>Evaluar desempeño real, costos y reducción de emisiones para generar evidencia país.</li> </ul>	MEN, DIRECTEMAR, MOP, MTT, GOREs	2029
Fortalecer la gobernanza y articulación institucional del eje.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortalecer liderazgo institucional.</li> <li>Realizar difusión de proyectos, aprendizajes y resultados.</li> </ul>	MEN, DIRECTEMAR, MOP, MTT	2029
Impulsar capacidades técnicas, formación y cultura tecnológica en el sector marítimo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluar la pertinencia de implementar programas de capacitación para los profesionales del sector.</li> <li>Apoyar al desarrollo de emprendimientos tecnológicos y capacidades locales.</li> </ul>	MEN, DIRECTEMAR, MOP, MTT, Chile Valora, Corfo, GOREs	2028



# CARTA GANTT

EJE 3 TRANSPORTE FLUVIAL, MARÍTIMO Y LACUSTRE

MEDIDAS

2026

2027

2028

2029

2030

Segmentar el mercado de embarcaciones para orientar instrumentos y regulaciones.



Desarrollar un marco normativo y técnico específico para embarcaciones eléctricas.



Implementar pilotos demostrativos en contextos diversos del territorio.



Fortalecer la gobernanza y articulación institucional del eje.



Impulsar capacidades técnicas, formación y cultura tecnológica en el sector marítimo.





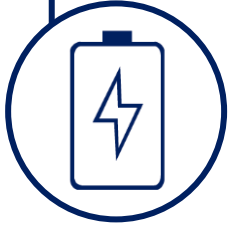
## EJE 4

# ECONOMÍA CIRCULAR DE LA ELECTROMOVILIDAD.

### **META:**

Habilitar las condiciones operativas y regulatorias para que las baterías de vehículos eléctricos puedan reutilizarse como sistemas de respaldo y soporte para la red eléctrica

MEDIDAS	ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA DE TÉRMINO
Creación de una mesa técnica con el objetivo de habilitar el mercado de segunda vida de baterías.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Generar normativa técnica que permita el desarrollo del mercado de baterías de segunda vida.</li> </ul>	MEN, MMA, SEC, MINSAL	2027
Desarrollo de lineamientos técnicos de seguridad, trazabilidad y uso de las baterías en toda su vida útil.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registrar el recorrido de la batería desde su internación a Chile hasta su disposición final, implica establecer un sistema de trazabilidad que considere la generación de registros en cada una de sus etapas, incluyendo el ingreso y control aduanero, la homologación del vehículo, el acondicionamiento y evaluación una vez retirada, las alternativas de reutilización o segunda vida y, finalmente, su disposición final.</li> </ul>	MEN, SEC, MTT, ADUANA, ANAC, MMA, MINSAL	2030
Impulsar pilotos demostrativos con baterías de segunda vida provenientes de vehículos eléctricos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Generar pilotos demostrativos de uso de las baterías de segunda vida, idealmente para alimentar un cargador de vehículo eléctrico en zona sin red eléctrica.</li> </ul>	MEN, MMA, SEC, MINSAL, Economía, Corfo, Industria	2029
Determinar barreras y promover los ajustes regulatorios en coordinación con SEC, MMA, MINSAL y MEN, entre otras carteras.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articulación y gestión de las medidas con equipo multidisciplinarios de distintas instituciones del Estado.</li> <li>Realizar una mesa de seguridad para abordar los posibles riesgos asociados a BESS y a vehículos eléctricos en zonas confinadas.</li> </ul>	MEN, MMA, SEC, MINSAL	2027



# CARTA GANTT

## EJE 4 ECONOMÍA CIRCULAR DE LA ELECTROMOVILIDAD

MEDIDAS

2026

2027

2028

2029

2030

Creación de una mesa técnica con el objetivo de habilitar el mercado de segunda vida de baterías.



Desarrollo de lineamientos técnicos de seguridad, trazabilidad y uso de las baterías en toda su vida útil.



Impulsar pilotos demostrativos con baterías de segunda vida provenientes de vehículos eléctricos.



Determinar barreras y promover los ajustes regulatorios en coordinación con SEC, MMA, MINSAL y MEN, entre otras carteras.





## EJE 5

# COORDINACIÓN PÚBLICA.

### **META:**

Fortalecer la coordinación interinstitucional  
y el seguimiento de la Estrategia.

MEDIDAS	ACCIONES	RESPONSABLES	FECHA DE TÉRMINO
Formalizar la participación institucional y fortalecer la gobernanza del sistema.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestionar designaciones oficiales de los representantes de cada institución pública.</li> <li>Incorporar actores faltantes: GOREs y Municipalidades.</li> </ul>	MEN, MTT, MOP, MMA, MINVU, MINSAL, MBBNN, Economía, DIRECTEMAR, Chile Valora, Corfo, GOREs	2026
Desarrollar y estudiar incentivos entre instituciones del estado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluar mecanismos innovadores como créditos de carbono entre importadores.</li> </ul>	MOP, MTT, MEN, MMA	2029
Facilitar colaboración territorial y articulación con municipios y gobiernos regionales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Involucrar y gestionar con las municipalidades para habilitar operación urbana de carga eléctrica e incentivos.</li> <li>Impulsar medidas no monetarias: estacionamientos prioritarios, accesos diferenciados, gestión de cargas y descargas.</li> <li>Integrar a gobiernos regionales en planificación e infraestructura de electromovilidad.</li> </ul>	MEN, MTT, GOREs, Municipalidades	2028
Establecer mecanismos permanentes de seguimiento y articulación entre actores.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crear un consejo técnico de la Estrategia con un sistema de seguimiento de compromisos interinstitucionales para asegurar continuidad.</li> <li>Reunión semestral para evaluar avances y desafíos.</li> </ul>	MEN, MTT, MOP, MMA, MINVU, MINSAL, MBBNN, Economía, DIRECTEMAR, Chile Valora, CORFO, GOREs	2027
Ley de Incentivo a la Electromovilidad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se propondrá modificar la ley de copropiedad para facilitar la instalación de cargadores en edificios.</li> <li>Proponer una tarifa eléctrica que incentive la instalación de cargadores ultra rápidos en carreteras.</li> <li>Proponer la continuidad del descuento en permisos de circulación para vehículos cero emisiones.</li> <li>Proponer cuotas de venta de transporte pesado eléctrico como medida de eficiencia energética.</li> </ul>	MOP, MEN, CNE, MINVU, MTT, MBBNN, SEC	2027



# CARTA GANTT

EJE 5 COORDINACIÓN PÚBLICA

MEDIDAS

2026

2027

2028

2029

2030

Formalizar la participación institucional y fortalecer la gobernanza del sistema.



Desarrollar y estudiar incentivos entre instituciones del estado.



Facilitar colaboración territorial y articulación con municipios y gobiernos regionales.



Establecer mecanismos permanentes de seguimiento y articulación entre actores.



Ley de Incentivo a la Electromovilidad.





# ESTRATEGIA NACIONAL DE **ELECTROMOVILIDAD** **2030**



Gobierno  
de Chile

[gob.cl](http://gob.cl)

TRABAJANDO  
PARA USTED