



[Inicio](#) [Sobre Nosotros](#) [Gobierno Corporativo](#) [Miembros](#) [Nuestras Campañas](#) [Actualidad CLG](#) [Políticas Públicas](#)

[Documentos de Interés](#) [Mi cuenta](#) [Q](#)

## Con una amplia convocatoria y exponentes de alto nivel se desarrolló evento sobre la electrificación de flotas empresariales

Santiago, 7 de septiembre de 2026



Este lunes en la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile se llevó a cabo el evento “Riesgos y oportunidades en la electrificación de flotas empresariales”, organizado por CLG Chile, el Centro de Movilidad Sostenible (CMS), la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (ASOMOVE), la Asociación Noruega de Vehículos Eléctricos y Climate Group.

El objetivo de este encuentro, que contó con la presencia de más de 45 representantes de distintas empresas y organizaciones, fue abordar la electrificación de flotas comerciales ligeras en Chile, conocer los desafíos y beneficios que ofrece esta transición y analizar datos actualizados, políticas públicas y experiencias internacionales sobre este tema.

La actividad comenzó con unas palabras de bienvenida de Matías Cáceres Habit, asesor de Políticas Públicas de CLG Chile y Sebastián Galarza, director ejecutivo del Centro de Movilidad Sostenible (CMS).

La primera presentación estuvo a cargo de Claudio Mena, líder de Electromovilidad y Estándares Vehiculares del CMS, quien abordó los resultados positivos del estándar de eficiencia energética para vehículos livianos en Chile y destacó la importancia de avanzar en la regulación de los segmentos de vehículos medianos y pesados.

Mena explicó que “cerca del 80% de las emisiones del país provienen del transporte terrestre”, por lo que es esencial avanzar en la regulación de todos los segmentos de vehículos en Chile.



Por su parte, Sveinung Kvalø, asesor de la Asociación Noruega de Vehículos Eléctricos, expuso sobre la experiencias de Noruega respecto a la electrificación del transporte y el rol fundamental que tuvieron las políticas públicas.

Kvalø comentó que en Noruega, en 2026, el 90% de los vehículos nuevos son eléctricos. “¿Cómo lo hicimos? Con políticas fuertes de incentivo a la compra y leasing, impuestos más altos para los vehículos a gasolina y diésel, y exenciones tributarias para los eléctricos, que se han ido reduciendo gradualmente desde 2023. Todo esto bajo el principio de que quien contamina, paga”, explicó.

Asimismo, Silvia Rojas, directora de ASOMOVE, presentó sobre las experiencias en Costa Rica y Latinoamérica en la electrificación del transporte y sus impactos positivos en la economía.

La directora remarcó que América Latina tiene casos interesantes de avance en electromovilidad: “Chile, por ejemplo, destaca por su desarrollo de buses eléctricos en el transporte público y por el avance en estándares vehiculares. Uruguay lidera en el ingreso de vehículos eléctricos, seguido por Costa Rica, mientras que Brasil y México también están avanzando en la producción y ensamblaje de vehículos eléctricos”.

Por otra parte, Killian Dorier, gerente del Programa Internacional de Transporte de Climate Group, abordó cómo las normas de eficiencia vehicular facilitan la transición tecnológica en el sector privado.



Dorier explicó que las normativas permiten aumentar la disponibilidad de vehículos eléctricos y reducir sus precios al impulsar la competencia. Además, señaló que contribuyen a alinear la reducción de emisiones del transporte con los objetivos climáticos del país. “En 2025, uno de cada cuatro vehículos vendidos en la Unión Europea fue eléctrico”, ejemplificó.

El representante de Climate Group también destacó como un colaborador clave en el país a CLG Chile, ya que hemos desarrollado distintos talleres en torno a la Mesa de Trabajo en Electromovilidad que organizamos de manera conjunta.

### Experiencias del sector privado en la electrificación de flotas empresariales

Durante la actividad también se realizó un panel de conversación titulado “Convertir la política en acción: Cómo las empresas pueden acelerar la adopción de flotas comerciales de cero emisiones en Chile”.

Contó con la participación de Roberto Umaña, líder de Consultoría de Riesgos Cluster Sur, WTW; dos representantes de empresas miembro de CLG Chile, Marcela Escobar, ingeniera en Gestión y Desarrollo Energético de Novandino Litio y Daniel Rodríguez, director de Servicios Industriales y Residuos Peligrosos de Veolia; y Joana Slebe, gerente general de Arval. La discusión fue moderada por Sebastián Galarza, director ejecutivo CMS.

Roberto Umaña comentó que la electrificación de flotas trae consigo nuevas contingencias, ya que se conocía mucho sobre los riesgos y siniestros de la movilidad en base a combustible, pero no tanto acerca de los vehículos eléctricos, por lo que surgen algunos miedos por parte de las aseguradoras, sobre todo en relación al ciclo de vida de las baterías.

En relación a la estrategia de asegurabilidad, Umaña agregó que hoy no hay un cambio absoluto en esta, debido a que los clientes no parten con flotas 100% electrificadas, sino que con planes piloto, por lo que esta transición aún es porcentual y no total. Además, mencionó que si bien no se han visto impactos en los costos de seguro por la electromovilidad, este mercado es reactivo, por lo que algún siniestro importante puede afectar este costo.

Por su parte, Joana Slebe indicó que quizás 5 años atrás era una instrucción ir hacia lo eléctrico, mientras que hoy es una oportunidad: “La disponibilidad de la flota ha aumentado. Hoy tenemos la experiencia y herramientas para proyectar el valor residual de los activos, predecir mantenimientos y fallas, por lo que estamos tratando de impulsar este cambio. Hay impulso hacia la infraestructura de carga”.

Sobre cómo han implementado esta electromovilidad en sus empresas, Daniel Rodríguez declaró que Veolia tiene un plan a nivel mundial llamado GreenUp, con el que se busca reducir las emisiones de carbono propias y de sus clientes, por lo que tienen un compromiso corporativo de contar con un 25% de flota eléctrica para el año 2030.

Rodríguez profundizó en los planes piloto de electromovilidad que ha desarrollado la compañía en el retiro de residuos hospitalarios, donde la experiencia ha sido buena y se ha logrado reducir el uso de combustibles, pero precisó que una de las preocupaciones es la duración de la carga, por lo que estos planes requieren mucha planificación previa, sobre todo pensando en rutas que no sean locales.



En cuanto a la experiencia de Novandino, Marcela Escobar comentó que la empresa tiene un centro de producción en Antofagasta, con una ruta crítica de transporte de la salmuera que actualmente funciona a través de camiones diesel, donde una de sus metas, por ser productores de litio, componente principal de las baterías, es hacer la transición hacia la electromovilidad.

“Comenzamos con transporte liviano, pero el desafío actual es en la carga pesada, en esta ruta crítica, que no se puede interrumpir. Estamos haciendo pruebas, implementamos cargadores de carga rápida y buscamos proveedores que estén alineados con esta electrificación. Evaluamos y mitigamos riesgos.

Hemos tenido resultados positivos, se ahorra un 60% en relación a un motor diesel. Lo crítico es que no se interrumpa esta ruta al hacer la transición a vehículos eléctricos”, agregó Escobar.

En relación a cómo escalar esta transición, la representante de Novandino declaró que la estructura de carga es lo más importante: “La potencia instalada se va repartiendo a medida que cargas más camiones y los tiempos de espera para cargar generan pérdida de productividad, por lo que hay que negociar quien asume esa pérdida. Buscamos maximizar esta productividad, que esto funcione y que para los proveedores también sea atractivo”.

Sobre el mismo punto, Joana Slebe mencionó que aproximadamente un 45 por ciento de sus clientes encuestados piensa que es atractivo tener mayor electromovilidad en sus flotas, pero los hace dudar la necesidad de energía e infraestructura de carga, por lo que se necesita colaboración público privada en este aspecto, tener certezas desde las autoridades para impulsar esta estructura de carga.

Para Daniel Rodríguez se necesita sin duda de colaboración público privada para acelerar la electromovilidad y así poder electrificar rutas y carreteras: “En otros países hay incentivos en la compra de vehículos eléctricos. Debemos tener la infraestructura necesaria para poder energizar nuestros vehículos de carga. Hay que empujar la colaboración público-privada para que el sector privado no asuma todo el costo de esta transición”.



A modo de cierre de la actividad, Matías Cáceres Habit, asesor de Políticas Públicas de CLG Chile agradeció a todos los asistentes y compartió tres ideas clave: “La primera es que la política pública y la acción empresarial no son caminos separados. En segundo lugar, electrificar una flota no es simplemente comprar vehículos. Es rediseñar una operación. Significa comparar el costo total de propiedad, planificar la carga, asegurar continuidad operacional, gestionar el valor residual y decidir cómo distribuir los riesgos entre empresas, proveedores, financiadores y aseguradores. Si esas preguntas no se resuelven, los pilotos pueden ser exitosos y, aún así, no escalar”.

En tercer lugar, el asesor mencionó que “la velocidad de esta transición dependerá de la coordinación. Las empresas pueden medir mejor sus rutas, hacer visible su demanda y compartir lo que aprenden. El sector público puede entregar reglas claras y horizontes previsibles. Los actores financieros y de seguros pueden convertir incertidumbres en riesgos que sean comprensibles, gestionables y financiables”.

07.09.2026



La Dirección Ejecutiva de CLG-Chile se ubica en la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile .

Diagonal Paraguay 257, Torre 26,  
Facultad de Economía y Negocios, of. 2203.  
Teléfonos: +56 2 2977 2219 / +56 2 2977 2220