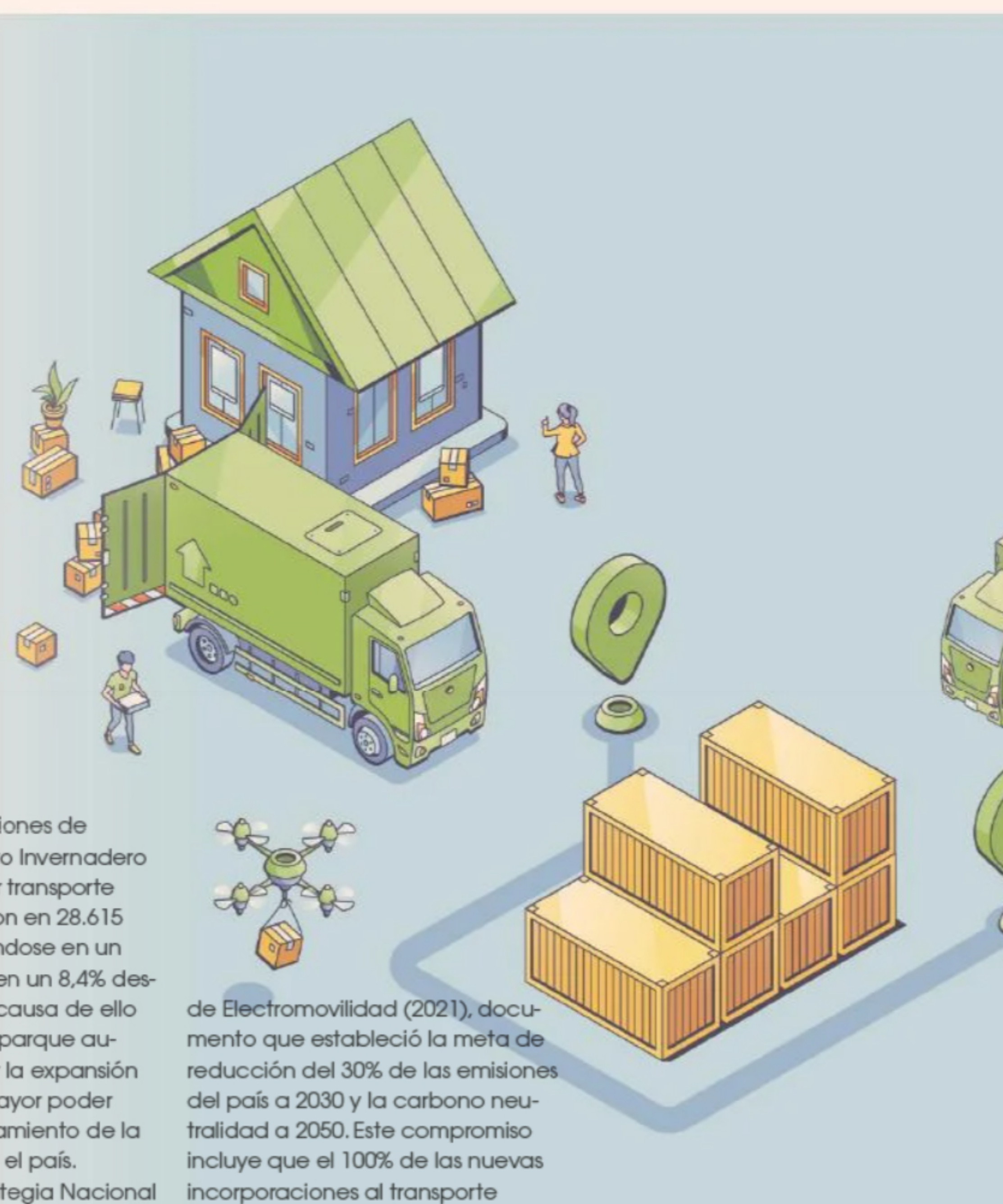


LOS DESAFÍOS PARA PROFUNDIZAR EL TRANSPORTE INDUSTRIAL ELÉCTRICO



El 100% de las ventas de maquinaria minera, forestal, construcción y agrícola de más de 560 kW de potencia será cero emisiones a partir del 2035, según indica la Estrategia Nacional de Electromovilidad. Sin embargo, los expertos observan desafíos como la poca cantidad de puntos de carga a lo largo del país.

En 2018, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del sector transporte se contabilizaron en 28.615 kt CO₂e, incrementándose en un 214,5% desde 1990 y en un 8,4% desde 2016. La principal causa de ello es el crecimiento del parque automotor, inducido por la expansión de la población, el mayor poder adquisitivo y el mejoramiento de la infraestructura vial en el país. Así lo indicó la Estrategia Nacional

de Electromovilidad (2021), documento que estableció la meta de reducción del 30% de las emisiones del país a 2030 y la carbono neutralidad a 2050. Este compromiso incluye que el 100% de las nuevas incorporaciones al transporte



Potencia **65/ 130 KW** (AC/DC)
Baterías de **Litio**
Capacidad de carga **2.150 kg**
Autonomía **200 km**



Felicitamos a Fundación Conecta Logística por el premio otorgado al Proyecto Electro Logística que fomenta la electromovilidad.

Seguiremos trabajando en conjunto.

600 786 1000
dercomaq.cl
camionesjac.cl



JUNTOS AVANZANDO HACIA UN MEJOR FUTURO



Los avances de la electromovilidad en la última milla

Hay consenso entre los expertos en que una de las industrias que más ha avanzado en electromovilidad es el retail y, en particular, en la última milla con sus camiones livianos diseñados para distribución urbana. Para Vanessa Autien, subgerente de camiones JAC en Dercomaq, en los últimos años el transporte de productos dentro de las ciudades ha sido todo un desafío, tanto en facilidad de acceso a vehículos ad hoc como en requisitos de conducción y mantención. Sin embargo, dice, compañías de todos los tamaños ya han apostado por instalar flotas de vehículos eléctricos que, "por una parte le ayudan en su eficiencia y, por otra, se suman a la tendencia de disminución de huella de carbono".

Por su parte, Rodrigo Amaral, gerente general de Arval Relsa Chile, destaca que la última milla es uno de los sectores con más avances en electromovilidad, donde "es común ver en la ciudad vehículos comerciales, como furgones circulando y operando para reconocidas empresas, cada una con cientos de unidades en sus flotas". A su juicio, hay un creciente interés de la industria en general de basar sus operaciones en vehículos eléctricos, donde Enel-X es una alianza importante -sobre todo para Arval- para poder instalar y financiar puntos de carga que permitan la adecuada operación de los vehículos, pues considera que "la infraestructura pública aún no es suficiente para eso, presentando desafíos operativos para la última milla".

público urbano sean vehículos cero emisiones al 2035 y que el 100% de las ventas de maquinaria (minera, forestal, construcción y agrícola) de más de 560 kW de potencia sea cero emisiones a partir del 2035, y de más de 19 kW a partir de 2040.

Menos contaminación
La tendencia hacia la electromovilidad en el transporte industrial responde, además de sus beneficios, a que las personas

cada vez más están exigiendo operaciones más conscientes y limpias con el medio ambiente, y por ello los camiones y van eléctricas son productos cada vez más cotizados en el mercado.

Y es que el principal aporte de la electromovilidad es que sus vehículos son cero emisiones, lo que ayuda a reducir la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero. Por otro lado, existe un ahorro en componentes contaminantes como el menor uso de aceites y filtros.

Para su impulso, Vanessa Autien, subgerente de camiones JAC en Dercomaq, destaca la implementación de políticas públicas en torno a la incorporación de buses eléctricos en el transporte público.

"Santiago ha sido la ciudad pionera en este aspecto, con la introducción de este tipo de buses en su sistema de transporte público. Sin embargo, en el transporte privado de pasajeros aún no existe una aceleración en la transición a buses eléctricos", recalca.

Temas por resolver
En tanto, en el transporte de carga, específicamente en camiones, la incorporación ha sido más lenta. Autien considera que esto se debe a barreras de entrada, por ejemplo, en cuanto

infraestructura de carga, tanto a nivel público como privado, para responder a las necesidades de este tipo de vehículos en el país.

"Uno de los desafíos clave es avanzar en ampliar las redes de carga. Ejemplo de esto es que cada vez es más común encontrar puntos para ello en proyectos inmobiliarios, parques industriales, carreteras y otros lugares de acceso público. Paulatinamente vamos a ver más cargadores e infraestructura a lo largo de Chile, algo que permitirá más viajes interregionales", destaca.

Coincide Felipe Donoso, CEO de Enérgica City, quien añade que aún es poco el avance en el sector, pues "hasta la fecha solo se observan proyectos pilotos en camiones. Sin embargo, algunas empresas en minería ya han efectuado licitaciones para desarrollar el diseño, evaluación económica y confección de bases técnicas para migrar camiones de carga".

Un tema que no solo tendría repercusión en la responsabilidad de las compañías hacia su entorno, sino también en su competitividad: Donoso detalla que han observado que las empresas de transporte que no cuentan con equipos especializados en electromovilidad "tienen precios un 20% más altos que las organizaciones que sí cuentan con este nivel de especialización".



En Collahuasi estamos comprometidos con hacer cada día una minería más circular y sustentable.

En 2022 reciclamos 372 toneladas de neumáticos de camiones y vehículos mineros, que fueron revalorizados por empresas locales y nacionales y convertidos en nuevos productos, como caucho para canchas de fútbol, pisos y plazas de juego.

Collahuasi, somos mucho más que cobre.

