

LOS RETOS DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL MOVIMIENTO DE CARGA TERRESTRE

Los requerimientos energéticos, la infraestructura de carga, la capacidad de almacenamiento y la autonomía de los vehículos se han convertido en los principales desafíos de la incorporación de esta tecnología en la industria. POR SOFÍA PREUSS O.

Los vehículos eléctricos han surgido como una alternativa a la búsqueda de objetivos sostenibles de las distintas industrias, tanto por ser una respuesta a la reducción de emisiones de gases contaminantes, como por su disminución de la dependencia de los recursos no renovables.

En Chile, esta situación no ha sido ajena y la penetración es mayor en vehículos livianos y medianos, ya existen compañías de transporte de cargas que están adoptando este tipo de medidas, aunque de a poco. Según cifras de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), el mercado de camiones eléctricos acumuló seis unidades vendidas en lo que va de este año, el doble de lo acumulado durante el mismo período en 2023.

En el sector, el desarrollo de esta tecnología se encuentra en una etapa inicial, con un aumento gradual en la adopción de vehículos eléctricos, define Gonzalo Ferrer, socio de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog). En este sentido, valora positivamente el progreso por su potencial para reducir emisiones y mejorar la calidad del aire. "Puede contribuir a la diversificación de la matriz energética y reducir la dependencia de los combustibles fósiles. Esto lleva a beneficios económicos, sociales y ambientales a largo plazo, promoviendo la sustentabilidad

y la eficiencia", señala.

Para Diego Mendoza, secretario general de ANAC, a pesar de estar en una etapa temprana de adopción y con una penetración relativamente baja en el mercado, el escenario actual es una buena noticia. Resalta el hecho de que las marcas importadoras están trayendo más camiones eléctricos en distintas categorías, "lo que nos da una esperanza de que a medida que haya más oferta, más empresas y usuarios van a querer cambiarse a esta forma de movilidad eléctrica".

Última milla

Durante la pandemia, la venta a través del e-commerce experimentó un notable incremento, lo que produjo avances importantes en electromovilidad en el segmento de la última milla. "Esta alta demanda aumentó la necesidad de contar con un modelo de distribución rápido y eficiente,

lo que para muchas empresas se percibió como una oportunidad para expandirse y para transformarse", señala Cristián Contreras, gerente de electromovilidad de Andes Motor.

Los expertos coinciden que es un proceso complejo, dedicado y de mediano a largo plazo. "Antes de empezar a introducir vehículos eléctricos, es importante que tengas claras las rutas diarias de tus vehículos, los costes operativos y el tiempo sin actividad", apunta Pedro Giraldo, business development manager - sustainability lead Latam de Geotab.

Mendoza asegura que al comienzo la inversión es más significativa. Sin embargo, "luego se recupera con el subsecuente ahorro en tiempo posible de cargar con electricidad y no con combustibles fósiles, en poder mover la carga con la eficiencia que se logra hacer en base a un camión a combustión interna tradicional".

Próximos pasos

Juan Araya, presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), espera que la adopción eléctrica sea creciente. Sin embargo, apunta que "los precios de las unidades seguirán siendo altos, ya que en todo el mundo es una tecnología recién en crecimiento".

En este sentido, los expertos señalan que la electromovilidad en la industria aún

enfrenta varios retos para su expansión y consolidación definitiva, siendo los requerimientos energéticos, la infraestructura de carga, la capacidad de almacenamiento y la autonomía de los vehículos los principales desafíos para su incorporación.

Para el mercado de camiones, las barreras de entrada representan un importante paso, señala Vanessa Autien, subgerente de camiones JAC en Dercomaq, destacando que es fundamental un desarrollo enfocado en el testeo de unidades para las diferentes operaciones. "Pensando en el voltaje necesario para que un camión pueda cargar en carga rápida (sobre 500 volts) la oferta de cargadores aún es muy limitada, incluso en la Región Metropolitana", ejemplifica, y añade que hoy, la red pública de cargadores está muy avanzada para el rubro automotor, no así para camiones.

En este contexto, Giraldo asegura que los vehículos de alto kilometraje requieren un sistema de recarga local fiable en ruta. Para apoyar este proyecto "es necesario invertir en el desarrollo de una red de recarga en carretera lo suficientemente densa. En Estados Unidos el desarrollo se ve limitado por el ritmo de construcción de la infraestructura de la red de transmisión, lo cual debe ser similar en Chile", concluye el ejecutivo.