

Reportaje

“Lo principal es que haya incentivos claros que faciliten invertir en redes de carga para eléctricos”

**Gustavo Hunter,
jefe de Movilidad
Sostenible de ANAC**



Gustavo Hunter, jefe de Movilidad Sostenible de la Asociación Nacional Automotriz de Chile, afirma que si se observa el desarrollo de la electromovilidad en Chile, el primer cargador rápido público se instaló en 2011, cuando solo había seis autos eléctricos en circulación. Hoy existen más de 1.000 cargadores públicos y cerca de 8.500 vehículos 100% eléctricos en el país. Su predicción es que a medida que aumente la oferta de camiones eléctricos, crecerá la infraestructura de carga. También afirma que la colaboración público-privada puede acelerar la transición, pero de carga para camiones eléctricos, asegurando que esta tecnología pueda escalar de manera eficiente en Chile. Sin embargo, puntualiza que lo principal es que haya incentivos claros y regulaciones que faciliten la inversión en infraestructura en el país.

Chile aún no dispone de una red de carga eléctrica para camiones pesados o carreteros, ¿se debe esperar más demanda, más masa crítica?, ¿cómo enfoca el mercado esta necesidad que irá creciendo en el tiempo?

Actualmente, Chile no cuenta con una infraestructura de carga eléctrica pública específica para camiones pesados, lo que plantea el desafío de si se debe esperar a una mayor demanda antes de su desarrollo o si el mercado debe adelantarse a esta necesidad. El año 2024 fue clave para la



Reportaje

electromovilidad en camiones, en camiones de livianos y medianos, de transporte urbano, las ventas alcanzaron las 49 unidades, por otro lado, los camiones del tipo clase 8 alcanzaron las 72 unidades. Aunque esto representa solo el 1% del mercado total, demuestra que la electrificación del transporte pesado es factible y avanza más allá de buses y vehículos particulares.

El clásico dilema del huevo y la gallina se hace presente: ¿qué debe venir primero, los cargadores o los vehículos? La experiencia reciente ha demostrado que, ante la ausencia de una red de carga potente, los operadores que han apostado por la electromovilidad han optado por instalar sus propios hubs de carga, asumiendo la inversión necesaria para construir y operar estaciones con la potencia adecuada. Estos puntos de carga deben ofrecer tiempos de recarga rápidos y demandan una alta potencia eléctrica para ser funcionales a las necesidades del transporte.

En el caso de camiones pesados de largas distancias se necesita apoyo del gobierno para políticas públicas que puedan desarrollar una infraestructura de recarga potente. Es necesario una coordinación entre el Ministerio de Energía, Obras Públicas y Transportes.

Así y todo, los operadores de infraestructura de carga que actualmente atienden a vehículos livianos están llamados a expandir su oferta para incluir camiones eléctricos. Esto es clave para fomentar la adopción de esta tecnología, especialmente en las principales rutas del país, zonas de descanso y puertos, donde se concentra gran parte del transporte de carga.

¿Se dispone de un cruce de datos entre el parque de camiones eléctricos con horizonte a unos 5 años versus los puntos de carga en rutas necesarios?

Hoy aún es prematuro proyectar con precisión la cantidad de camiones

eléctricos que circularán en Chile en el mediano plazo. Se debe realizar un trabajo coordinado entre el mundo privado y público para levantar las necesidades y así formar una estrategia especializada para la electromovilidad en camiones. Ejemplo, los primeros pasos para los estándares de carga que cumplen los vehículos pesados, el nivel de voltaje de sus conectores, entre otros. Asimismo, vemos que hay operadores de infraestructura de carga que están planificando invertir en instalación de puntos en carreteras, específicamente para camiones. Se ha propuesto al Ministerio de Obras Públicas que incorpore estaciones de carga en las licitaciones de nuevas carreteras, ubicándolas en zonas de descanso para optimizar tiempos de inactividad de los vehículos.

¿Qué solución existe hoy para clientes que adquieren camiones eléctricos carreteros?

Los camiones eléctricos disponibles



Reportaje

en el mercado chileno permiten carga rápida mediante cargadores enchufables. Algunos modelos pueden recargar sus baterías en aproximadamente 2,5 horas con cargadores de alta potencia (250 kW). Además, algunos camiones permiten el uso de uno o dos conectores simultáneamente, lo que mejora la eficiencia del proceso de carga. La experiencia acumulada con la operación de buses eléctricos en Chile ha sido clave para desarrollar infraestructura de carguío adecuada para camiones. Esto brinda seguridad a los inversionistas y operadores respecto a la viabilidad de instalar y operar estaciones de alta potencia para el transporte pesado.

¿Cómo trabajan las marcas con los clientes en el proceso de adquisición? ¿Hay apoyo, guías, protocolo de asistencia para el flotista?

Las marcas han acompañado activamente a los clientes que han optado por la electromovilidad, proporcionando asesoría en aspectos clave. Entre las estrategias implementadas destacan la simulación de rutas, pruebas de autonomía y análisis de

recorridos para asegurar que los camiones eléctricos sean adecuados para las operaciones de cada empresa. Además, el desarrollo de infraestructura de carga y estrategias de recarga han sido elementos centrales en estos procesos. Las alianzas con operadores de puntos de carga han sido fundamentales para proyectos electro móviles en el transporte pesado.

Si un camionero compra un eléctrico, ¿es muy costoso incorporar el dispositivo de cargadores? ¿Qué medidas de capacidad eléctrica se debe satisfacer?

El costo de instalación y operación de un punto de carga depende principalmente de la potencia requerida, lo que impacta directamente en la velocidad de carga. Es importante destacar que el camión es el que define la potencia máxima que puede recibir desde el cargador. Por ejemplo, un camión eléctrico de clase 8 puede requerir hasta 250 kW durante su recarga. Desarrollar infraestructura para operar con esta potencia implica costos adicionales, incluyendo la demanda de energía

mensual. Sin embargo, también existen opciones de carga con menor potencia, como la nocturna que, aunque más lenta, puede ser suficiente dependiendo de la operación del camión.

¿Es recomendable que alguna agencia pública guíe este proceso o mejor entregarlo a privados?

Los importadores de camiones y de infraestructura de carga poseen cada vez más experiencia para estructurar un proceso de adopción de electromovilidad. Sin embargo, también hay iniciativas públicas que pueden facilitar esta transición. Un ejemplo es la Agencia de Sostenibilidad Energética, que a través de su programa Aceleradora de Electromovilidad ha acompañado a diversas empresas en la incorporación de vehículos eléctricos y en el desarrollo de estrategias para reducir su huella de carbono. Este programa ya va en su séptima versión. Otro caso relevante es Conecta Logística, que impulsa la iniciativa Electrologística para fomentar el uso de vehículos eléctricos en el sector logístico y avanzar en la descarbonización del transporte

de carga. Hay espacio para programas que anteriormente han sido desarrollados en camiones, como el de recambio y chatarrización llevado por la anterior Agencia Chilena de Eficiencia Energética, hoy Agencia de Sostenibilidad Energética. Así, repartirlo con camiones eléctricos apoyando también desarrollo en este caso de infraestructura de recarga.

