



Reportaje



Camiones eléctricos pesados y qué pasa con puntos de carga

Reciente megacorte eléctrico en casi todo Chile obliga a reflexionar en forma positiva sobre los efectos de este tipo de situaciones en actividades como el transporte y la logística, en tanto se incorporan unidades eléctricas que requieren de recargas expeditas. Se advierte necesidad de incorporar en el análisis eventuales fallas de la red a fin de tener alternativas resilientes para la industria.

El extenso corte de electricidad del 25 de febrero no solo significó graves molestias para los 20 millones de chilenos, sino que visto en perspectiva debe servir como elemento de análisis para diferentes industrias. En el caso del transporte terrestre, abre la oportunidad para pensar cómo fortalecer la disponibilidad de energía para la industria transportadora, teniendo en cuenta la introducción de unidades eléctricas, que cada vez irá siendo mayor en Chile. El reciente 2024 se caracterizó por ser el de mayor venta de vehículos eléctricos comparado con todos los anteriores. Se vendieron 4.500 unidades de este tipo, sin contar camiones, con un crecimiento de 183% en relación a 2023. Por eso es importante saber de qué alternativas se dispone en el caso de flotas que progresivamente irán incorporando estos camiones, más aún si se piensa en la muy particular geografía del país, de extensas rutas longitudinales. Un corte que afecta en forma masiva no sólo los servicios básicos sino todas las actividades productivas y servicios. Si en términos generales la cantidad aún es baja, comparada

Reportaje

con los vehículos convencionales, es esperable que suba. Según la entidad gremial de las marcas, en 2025 la venta de 100% eléctricos sería de 11.000, con un 3,5% del total de todo lo que se comercialice. Con todo, el escenario en el caso de los camiones es distinto, en que un elemento de alta importancia es el de las opciones de carga eléctrica y saber cómo lo hacen las empresas de transporte para mantener operativas sus unidades o cómo lo harán si piensan incorporarlas a sus flotas.

Es probable que el mega corte y sus efectos obliguen a desarrollar sistemas de respaldo para unidades eléctricas, ya que siempre estará la amenaza de una caída masiva en el sistema, aunque sea baja la probabilidad de ella en forma recurrente. Por ejemplo, conviene tomar nota de cómo lo hizo, qué protocolos aplicó el transporte urbano eléctrico en Santiago, en circunstancias que el parque de Red es de 2.000 unidades de este tipo.

Una red de carga eléctrica en carreteras

En resumen, el tema se presta para el análisis. Pero eso no obsta para que la presencia de vehículos de carga se fortalezca en el tiempo. Andrés Mann, gerente de Camiones de Kaufmann, explica que la compañía -como Grupo- tiene una gerencia de Electromovilidad. "Tenemos bastante camino recorrido", señala para relevar que desde hace años la empresa está colocando camiones eléctricos y que el tema de los carga-

dores está presente desde hace rato. "Nosotros tenemos cargadores en casi todas nuestras 29 sucursales. El punto es que para vehículos comerciales, por su uso, se requiere de cargadores de otra capacidad".

Hasta ahora, y dado que incorporar un camión eléctrico a una flota no es una decisión fácil sino que se analiza desde diversas aristas, una de estas es justamente dónde cargar las baterías del camión en trayectos largos. Y eso es aparte de la decisión de compra de unidades de este tipo, dado su alto costo para el transportista. Mann precisa qué se hace cuando el flotista decide dar el paso a la electromovilidad en el segmento pesados. "Hoy, en general, cada proyecto se trabaja por separado, donde tanto el generador de las mercancías o cliente, el transportista, así como el importador del vehículo y el proveedor de electricidad colaboran en dicho proyecto". En tanto, la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC, es de la opinión que el tema de una red eléctrica para camiones de altas prestaciones es necesario conversarlo. "En estos momentos no hay una red de carga en las carreteras. Es algo que debemos reforzar", sostiene Diego Mendoza, secretario general de la entidad gremial que reúne a las marcas. Reconoce que lo que sí existe, al menos hasta ahora, son puntos de carga para automóviles. Respecto a flotas mayores que disponen de sus centros logísticos y de operaciones, la situación es algo distinta porque han instalado cargadores para camiones.

