

PAMELA SQUELLA

“Muchas empresas compran camiones sobredimensionados ‘por si acaso’, lo que aumenta costos; o al contrario: subdimensionados, lo que provoca sobrecarga y desgaste prematuro”, advierte Rudy Carrasco, director del Magíster en Ingeniería Industrial de la Universidad San Sebastián (USS).

Se trata, comenta, de uno de los errores más comunes. Otro, según Marcelo Matus, director ejecutivo del Proyecto LiBR3 de CircularTec (Lithium Battery Reuse, Recycle, and Reduce, por sus siglas en inglés), es elegir un camión eléctrico solo por ser el más barato, sin considerar dónde se cargará, quién lo mantendrá o cómo integrarlo a la operación.

“Decir ‘quiero el camión eléctrico más asequible’ no tiene sentido si no has pensado dónde vas a cargar, quién lo va a mantener o cómo aprovechar la oportunidad de generar, almacenar y gestionar tu propia energía”, advierte, en función de elaborar una guía que ayude a comprar con inteligencia, y según las necesidades reales de cada operación.

### Precisión logística

Lo primero es saber para qué se usará, y por lo tanto el consejo es elegir el camión según el tipo de carga, la frecuencia y las condiciones de la ruta. Una flota dedicada a entregas diarias de productos perecibles, no tendrá los mismos requerimientos que otra que transporte materiales de construcción un par de veces por semana.

Mercancías perecibles o farmacéuticas exigen carrocerías refrigeradas y control de temperatura; la carga seca o volumétrica, en cambio, prioriza el espacio.

“Operaciones diarias e intensivas requieren motores más robustos, mantenimiento preventivo frecuente y mayor eficiencia de combustible o autonomía (en el caso de eléctricos), para minimizar tiempos de inactividad. En contraste, un uso ocasional puede justificar modelos más pequeños o con menores especificaciones técnicas, reduciendo la inversión inicial y el costo total”, explica el académico de la USS.

Una vez definido el uso, un siguiente paso es fijarse en las características que harán más eficiente la operación. Por ejemplo, la maniobrabilidad, el consumo de combustible o energía, los gastos de mantenimiento y la vida útil del vehículo.

La carrocería, además, debe adaptarse al tipo de carga y cumplir con las normas ambientales vigentes. “La conectividad, el servicio técnico posventa y las tecnologías de seguridad incorporadas también marcan una gran diferencia en la operación diaria”, suma Rudy Carrasco, de la Universidad San Sebastián.



Última milla y transporte urbano

# Guía experta para elegir un camión de ciudad

Evitar errores como sobredimensionar “por si acaso” o irse por “el eléctrico más barato” es clave. Dos especialistas recomiendan definir con precisión el tipo de carga y la frecuencia de uso. En el caso de eléctricos, considerar el acceso a la red.



Otro error es descuidar la seguridad y la gestión diaria. En ciudad, los sistemas ADAS, como frenado automático, alerta de colisión o visión 360° reducen riesgos. Y el monitoreo en tiempo real del conductor y del camión ayuda a anticipar fallas y bajar costos en el largo plazo y en los seguros asociados.

### El salto a los eléctricos

En el caso de los eléctricos, Marcelo Matus, director ejecutivo del Proyecto LiBR3 de CircularTec, advierte que el precio inicial no debe ser el único criterio para decidir. Antes de comprar, recomienda analizar tres aspectos clave: autonomía real, infraestructura de carga y costo total de propiedad.

La autonomía, explica, puede variar según la topografía, el peso de la carga y la frecuencia de detenciones, por lo que “si la ruta tiene subidas importantes, eso consumirá más batería, y es mejor probar el vehículo en las condiciones reales de operación”.

La infraestructura de carga, agrega, debe estar resuelta antes de la compra: “En muchos casos será necesario instalar cargadores propios o cerrar convenios para acceder a los de terceros. No puedes comprar y después ver dónde enchufarlo”, dice.

También recomienda evaluar quién se encargará del mantenimiento y si la operación permite gestionar la flota en función de la energía disponible.

Y por último, aunque un camión eléctrico pueda costar hasta un 50% más, Matus recuerda que “el ahorro en combustible en Chile ronda el 70%, lo que significa que en operaciones intensivas recuperas la inversión extra en uno o dos años, y desde ahí, todo es ahorro neto”.