

PUEDEN LLEVAR HASTA 100 KILOS DE PESO:

Bicicletas de carga, opción para un despacho sostenible

CATERINNA GIOVANNINI

“Ciudades, ¿para autos o para humanos? A uno le gustaría pensar lo segundo, pero parece una ilusión. Ante la confusión de la solución logística urbana, las bicicletas de carga lo resolverán”, canta el rap del Festival Internacional de Bicicletas de Carga, celebrado en Ámsterdam en noviembre pasado. Un evento que promueve dejar de lado los automóviles y furgones para empezar a utilizar bicicletas en las entregas de última milla.

En el encuentro, más de 60 fabricantes de bicicletas de carga presentaron sus productos a modo de alternativa a la circulación de vehículos que generan congestión y contaminan al despachar productos en zonas urbanas, algo que en Chile también se considera un problema. “Es una locura que en lugares como el centro de Santiago haya tres camiones descargando en una calle”, explica Ignacio Jaque, quien junto a su hermano Claudio creó en 2019 Eco-liga, una empresa de logística sustentable que ofrece realizar despachos de manera eficiente y responsable a través de bicicletas.

Eco-liga cuenta actualmente con ocho bicimensajeros que reparten productos en siete comunas de Santiago, en bicicletas de carga de la marca danesa Larry vs Harry. “Estas pueden cargar hasta 100 kilos, son maravillosas”, explica Jaque.

IGUAL DE EFICIENTE

No solo transporta una importante cantidad de peso, al tiempo que contribuye a descongestionar la ciudad, sino que lo hace sin emisiones de carbono. Además, es

Los partidarios de ciudades amigables y ecológicas abogan por las bicicletas de carga para las entregas de última milla, que sin emitir gases de carbono podrían ser igual o más eficientes que los envíos en vehículos tradicionales.



Transportan una importante cantidad de peso y descongestionan la ciudad.

entre un 5% y 10% más eficiente que las entregas realizadas con otros vehículos, según informa Torpedo Mensajeros, empresa que hace nueve años transporta en bicicletas de carga productos vendidos por comercio electrónico dentro de la zona urbana de Santiago. “Básicamente, podemos transportar en un día lo mismo que una van”, asegura Ricardo Escobar, su fundador y director ejecutivo.

Pueden hacer el mismo número de entregas, pero no se identifican

como un servicio exprés. En Eco-liga, el lema es “no somos más rápidos, somos más eficientes”, dice Jaque, quien agrega que lo ideal es que los usuarios no realicen sus pedidos con ansiedad y que planifiquen sus compras con antelación, ya que en esa situación “es fácil cambiar sustentabilidad por inmediatez”.

TRANSPORTE DE CARGA

Aunque ninguno de los dos niega la utilidad de los grandes vehículos para transportar mer-

cancías pesadas en distancias más largas, Escobar afirma que cada uno tiene su espacio: “El de la bicicleta está en las zonas urbanas más densas, donde no tiene competencia”.

Sin embargo, este tipo de transporte de carga aún no está arraigado en Chile. En Torpedo Mensajeros, por ejemplo, han llevado a cabo un máximo de mil envíos diarios y dicen ser la mayor empresa de bicicletas eléctricas, con 25 unidades. Por lo mismo, Escobar deduce que la modalidad bicicletas de carga no debe constituir un gran porcentaje de la totalidad de envíos que se realizan en la zona urbana de Santiago.

El problema, en opinión de Jaque, es que no todas las personas valoran la bicicleta como un medio de transporte: “Cuando voy a dejar pedidos a un lugar donde hay bodegas, siempre me pasa que me dicen: ‘Corre la bicicleta porque puede venir un vehículo’; pero esto es un vehículo y yo también traigo carga”.

“Las bicis eléctricas son una alternativa más, pero es probable que surjan múltiples otras opciones; por ejemplo, los drones de carga, mini-furgones y triciclos que permitan mayor carga y mayor autonomía. Va a ser una mezcla de medios alternativos según el tipo de producto que se esté despachando”, explica Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la U. Diego Portales.

HYPO PHOTO