

Fecha: 26-07-2025
 Medio: El Mercurio de Antofagasta
 Supl.: El Mercurio de Antofagasta - Edición Especial
 Tipo: Noticia general
 Título: Camiones con tecnologías limpias lentamente comienzan a ser una realidad en Chile

Pág.: 1
 Cm2: 777,6
 VPE: \$ 1.572.307

Tiraje: 5.800
 Lectoría: 17.400
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Sábado 26 de julio de 2025 01

230.000

camiones aproximadamente circulan en Chile, dando empleo a más de 250 mil personas que movilizan máquinas pertenecientes a más de 40 mil empresas del rubro. (Fuente: CNDC)



9,1%

totalizó en junio el incremento -respecto del año pasado- en la venta de camiones cero o de bajas emisiones. (Fuente: ANAC)



Día del Camionero

Camiones con tecnologías limpias lentamente comienzan a ser una realidad en Chile

Actualmente, la adopción masiva de camiones eléctricos o de hidrógeno para rutas largas en Chile se enfrenta a desafíos significativos. La principal barrera es la infraestructura de carga y reabastecimiento. Pero con el tiempo, claramente ayudará a la sostenibilidad de este sector del transporte.



Chile, con su vasta geografía y extensas rutas, presenta desafíos únicos para el transporte de carga. En este contexto, la electrificación del sector y la adopción de tecnologías basadas en hidrógeno emergen como alternativas prometedoras para alcanzar la sostenibilidad y modernizar el transporte de carga en largos recorridos. De acuerdo al "Informe de ventas de vehículos cero y bajas emisiones de junio 2025" de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), "el sector de camiones sumó 11 nuevas incorporaciones en junio y 48 unidades registradas en el año, lo que representa un incremento de 9,1%. De este total, 22 camiones eléctricos corresponden a la categoría "pesados", es decir, Clase 8; mientras que 23 son camiones "medianos", utilizados en distintas faenas productivas o de la cadena logística nacional". Sin embargo, la adopción masiva de camiones eléctricos o de hidrógeno para rutas largas en Chile se enfrenta a desafíos significativos. Luis Gutiérrez, académico e investigador del Centro de Transición Energética (CENTRA), de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Adolfo Ibáñez (UAI), plantea que "el mayor de-

safío para la adopción masiva de camiones eléctricos es sin duda la escasez de infraestructura de carga adecuada. Esto significa, estaciones de alta potencia, de unos 200 kW, considerando que los camiones tienen baterías de unos 300 kWh o más, y con varios puntos de carga para admitir varios camiones en simultáneo. Este requerimiento representa también una gran demanda a la red de distribución eléctrica, la que no está dimensionada para recibir estos grandes clientes, por

lo que deben ser adaptadas, incrementando notoriamente la inversión de privados en los puntos de carga y los tiempos de implementación. Algo similar sucede en faenas mineras, donde la red eléctrica está dimensionada para las necesidades actuales sin considerar la electrificación de maquinaria pesada".

Alta inversión

Por su parte, el docente de la Escuela de Ingeniería, Energía y Tec-

nología de AIEP, Ricardo Burdiles, enumera los principales problemas para masificar camiones eléctricos y de hidrógeno en el país: - Producción de hidrógeno verde aún incipiente: en la actualidad no hay aún una red madura de producción y distribución sustentable. - Se necesita una alta inversión inicial: en estos momentos el costo de adquisición de vehículos y tecnologías asociadas es elevado. - Falta de infraestructura: actualmente tenemos una escasa red de electrolineras de alta potencia

e hidrogeneras para camiones. - La autonomía es limitada: especialmente en camiones eléctricos, lo que limita rutas largas sin recarga. - Capacitación insuficiente: aún tenemos poca formación técnica en mecánicos y choferes para operar y mantener esta tecnología.

Por tanto, los camiones eléctricos e de hidrógeno son, sin duda, una solución real y necesaria para Chile en materia de sostenibilidad y transporte de carga en lar-

gos recorridos. Si bien el corto plazo presenta desafíos significativos, el mediano y largo plazo nos muestran un panorama donde la madurez tecnológica, el desarrollo de infraestructura y un marco regulatorio e incentivador adecuado posicionarán a estas tecnologías como el futuro del transporte pesado en nuestro país. La transición no será instantánea, pero la dirección es clara y los beneficios ambientales y económicos son demasiado importantes para ignorarlos.