

Ingenieros y técnicos se reconvierten para entrar al negocio de la electromovilidad

Mecánico aprendió a diagnosticar autos eléctricos: hoy es jefe de taller

La mayoría de los especialistas en este rubro son profesionales de la ingeniería eléctrica y la mecánica.

BANYELIZ MUÑOZ



Armando Dussailant (53) tomó capacitaciones en electromovilidad en su propia empresa.

La Asociación Nacional Automotriz (ANAC) acaba de informar que durante 2024 se vendieron en Chile cerca de 4.500 vehículos eléctricos, 183,4% anual más respecto a 2023 (que cerró con 1.588 ventas). Es un nicho que recién agarra vuelo: por lo mismo, también son pocos los talleres y profesionales especializados.

El ingeniero eléctrico David Acuña (41), con una trayectoria de más de 15 años en la industria de la automatización, durante el último lustro trabajó como ingeniero senior de autos eléctricos en Voltera, empresa que ofrece soluciones de electromovilidad. "La electromovilidad lleva presente en diferentes industrias chilenas hace muchos años y en diferentes formatos; por ejemplo, en distintos tipos de maquinarias o en cargadores manuales. No es tan nuevo como parece", aclara.

Si bien su carrera le dio las bases para entender sobre la electromovilidad, también sumó capacitaciones y cursos para conocer los conceptos y componentes de un auto eléctrico. Uno de ellos fue el primer diplomado que se impartió en la Universidad de Santiago sobre el tema.

¿Cuál es su rol en el taller?

"Soy gerente de ingeniería e infraestructura de carga y me encargo de mantener la continuidad operativa de la totalidad de los vehículos, comenzando desde su punto de carga. Los vehículos no pueden salir de acá si no tienen asociado un hub de carga, ya sea público o privado o mixto".

¿Es cierto que hay pocos especialistas?

"Por ahora, sí. La electromovilidad es un campo relativamente nuevo y no hemos tenido tiempo suficiente para formar una masa crítica de profesionales en esta área. Recién ahora se están empezando a crear carreras vinculadas a este ámbito: por ejemplo, el técnico en mecánica y electro-

movilidad automotriz, la ingeniería y el técnico en mecánica automotriz y autotónica. También hay diferentes diplomados. Es una industria que ha comenzado a crecer hace muy poco, especialmente con los objetivos de descarbonización al 2040. Antes de esto, la adopción de vehículos eléctricos era marginal y no justificaba la formación de especialistas a gran escala".

Aunque Chile lidera en temas como la minería del litio, Acuña subraya que la infraestructura para carga y adopción masiva de autos eléctricos aún está en pleno desarrollo: "Gran parte de la tecnología relacionada con vehículos eléctricos proviene del extranjero, por lo que hay poca experiencia local en desarrollo y mantenimiento. Formar expertos requiere mucha inversión en tecnología y educación, y hasta hace poco no había tanta demanda como para justificarlo. Muchos especialistas tienen que ir al extranjero para capacitarse, dado que acá no hay tantas opciones".

"Los talleres chilenos ya son capaces de operaciones complejas, como cambiar la batería de un auto eléctrico? "La oferta en este tipo de servicios es limitada en Chile. Pero en nuestro taller hacemos cambios

de baterías a nuestras marcas. Tenemos la experiencia y capacidad tecnológica para recambio de baterías de nuestras unidades, incluso para repararlas", destaca.

¿Esta es un área muy especializada?

"Se necesitan muchos recursos para conocer sobre un auto eléctrico: no es lo mismo que uno de combustión; uno debe aprender sobre medidores, aislaciones, osciloscopios y un montón de cosas. Básicamente, los talleres de electromovilidad son en un 80% un laboratorio de diagnóstico. Acá entra un vehículo, pasa por el área técnica y después se evalúan posibles soluciones a excepción de que sea algo mecánico, como un amortiguador, un choque o cosas físicas".

¿Quiénes trabajan hoy en esta industria?

"La mayoría son profesionales del área de la ingeniería eléctrica y de la ingeniería mecánica. Los que trabajan físicamente con el vehículo vienen del área mecánica. Hay muchos ingenieros nuevos que comienzan a estudiar ingeniería mecánica pensando en esto".

¿Cómo son los sueldos?

"Depende de la experiencia. Pero un recién egresado puede partir ganando sueldos sobre el \$1.000.000".

Mix de profesionales

El técnico en mecánica automotriz

Armando Dussailant (53), hoy jefe de taller de Voltera, se especializó en electromovilidad gracias a diversas capacitaciones que realizó en esta compañía. "Este tema es muy nuevo y son pocas las generaciones nuevas de profesionales. Los que trabajamos en el ámbito somos más bien veteranos que hemos ido estudiando y especializándonos con la experiencia".

"Yo venía del rubro automotriz convencional, por lo que fue toda una novedad el tema de la electromovilidad. Si bien tenía conocimientos -porque a la larga los autos eléctricos siguen siendo autos- igual es muy diferente, dado que hay algunas cosas más complejas. Pero son autos que siguen teniendo ruedas, amortiguadores y frenos", recalca. A su juicio, en este rubro también es clave contar con un background de mecánica convencional.

¿Cuál es el perfil de quienes trabajan en este negocio?

"Tenemos un mix de profesionales. Hay gente con experiencia en mecánica tradicional que hemos ido capacitando, pero una buena parte son ingenieros en ejecución mecánica que tienen conocimiento en electromovilidad. También hay técnicos que ocupan cargos como ayudante. Es una industria nueva, que no solo requiere de estudios profesionales, sino mucha experiencia para hacer diagnósticos certeros".

»
"No hemos tenido tiempo suficiente para formar una masa crítica de profesionales en esta área"

David Acuña