

EL FUTURO DEL TRANSPORTE PESADO Y SUS ALTERNATIVAS ENERGÉTICAS

La electromovilidad avanza a paso firme en vehículos livianos, pero no sucede lo mismo en el exigente mercado de los pesados, que enfrentan las mismas exigencias ambientales, pero que deben lidiar con capacidades de carga y autonomía que hoy no están disponibles para las soluciones eléctricas.

Las razones son varias, desde el peso de las baterías -que aumenta el del vehículo, disminuyendo su capacidad de carga- hasta el asunto de la autonomía: un camión pesado diésel puede recorrer más de 1.000 kilómetros al día, mientras que el mejor de sus similares eléctricos no supera los 500.

No obstante, la urgencia por bajar las emisiones y cumplir con las normativas hace que la búsqueda de alternativas de transición sea clave para llevar el mundo del transporte a controlar su impacto ambiental.

En espera de una electromovilidad eficiente y práctica para vehículos pesados, surgen alternativas en la industria que ofrecen autonomías y eficiencias similares al diésel. Estas son algunas de ellas.

POR RODRIGO CASTILLO

Daniel Martínez, director de ventas de Scania, comenta que han visto "un gran impulso en el último tiempo de las soluciones a gas, que finalmente es una estructura bastante madura, porque es un producto bien probado en otros mercados durante años. El gas es un recurso disponible, emite menos del 96% del material particulado y

un 50% menos de ruido. Frente al diésel está teniendo ventaja respecto al precio, por ello creemos que puede dar una oferta de valor para los transportistas en el país".

Tanto el GNL (gas natural licuado) como el GNC (gas natural comprimido) son tecnologías seguras y de excelente desempeño para algunas aplicaciones. A

ellas se suman alternativas como el hidrógeno verde o las pilas de combustible de hidrógeno.

Mezcla energética

En el transporte camionero, las nuevas energías aún están por definirse. De hecho, considerando el uso extensivo de los camiones pesados y con la misión urgente de llevar al transporte pesado carretera a la reducción de emisiones, los expertos afirman que lo que se viene para las grandes flotas es un mix de soluciones, que tendrán que ver principalmente con la aplicación del transporte en que se utilice, y la

matriz energética disponible en un mercado determinado.

Una marca que ya tiene experiencia en ello es Mercedes Benz. "Energía de batería y celdas de combustible a base de hidrógeno. Esta combinación nos permite ofrecer a nuestros clientes las mejores opciones de vehículos, según la aplicación", comenta Martín Daum, chairman de la mesa directiva de Daimler Truck AG, y ejemplifica con el camión GenH2, que ofrece un concepto específico para camiones de celda de combustible de servicio pesado en transportes de larga distancia.



FOTO LIPIGAS