

Arrendó un eléctrico para vivir la experiencia, pero se encontró con varios cargadores malos

# A Pableke le tocó ponerse a la fila para cargar el auto eléctrico en Orlando

**“Fui hasta de madrugada e igual me tocó esperar”, cuenta. El ahorro, a su juicio, compensa las molestias.**

FRANCISCA ORELLANA

**E**l creador de contenidos automotores y piloto de Drift, Pablo Jiménez, estaba con su polola en Miami, Estados Unidos, cuando se le ocurrió arrendar un auto eléctrico Nissan Leaf para ir a Orlando a ver a la Selección Chilena en la Copa América. Sin embargo, el plan se transformó en una odisea por los problemas para encontrar un cargador para el vehículo.

“Los primeros días en Miami lo cargamos sin problemas, todo funcionó súper bien. El problema empezó camino a Orlando”, relata el joven, conocido en redes como @Pableke (305.000 seguidores en Instagram).

La distancia que debían cubrir junto a Camila Águila era de unos 380 kilómetros, con una parada obligada porque el Leaf tiene una autonomía de solo 235 kilómetros. Su batería es de 39 kWh.

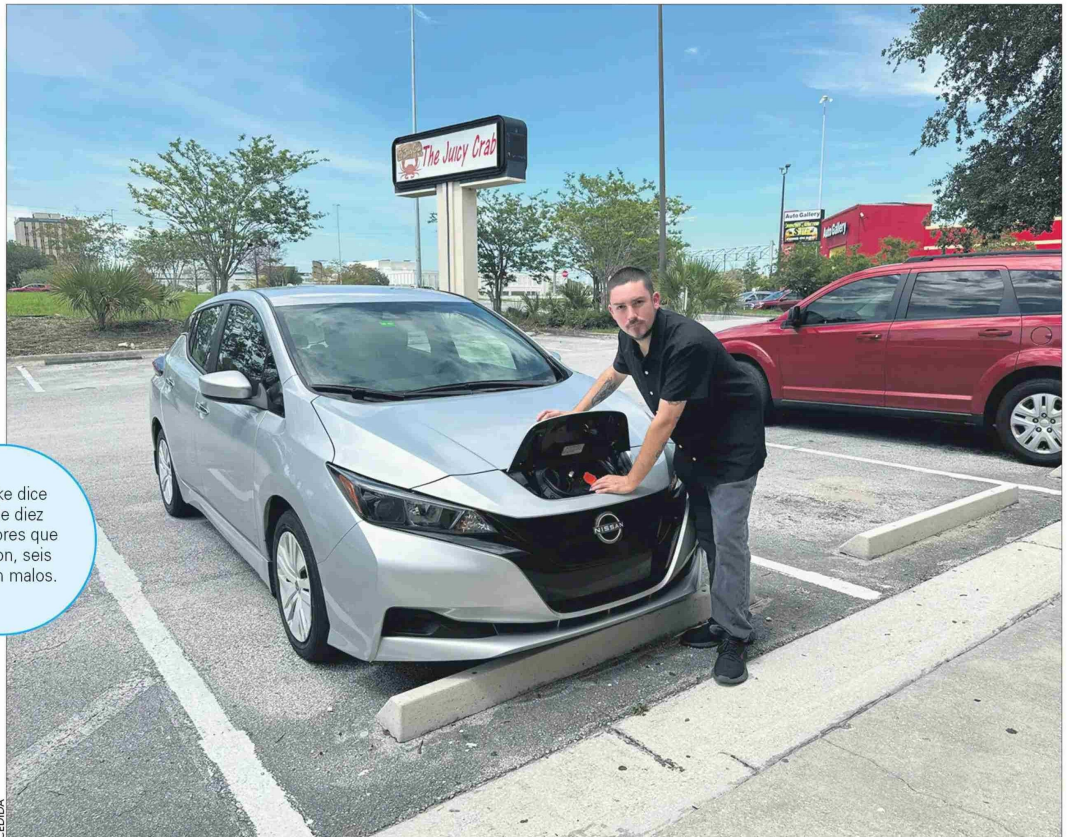
“Con 10% de batería, buscamos en Google y en Waze un cargador en la carretera y nos mandó a uno que estaba malo. Luego fuimos a otro, pero era privado, de una concesionaria de venta de autos. Estábamos ya medio preocupados; si no encontrábamos un cargador, nos íbamos a tener que ir en grúa. Llegamos a uno en la carretera que estaba funcionando con solo 5% de batería. Cargamos hasta 98% y seguimos a Orlando”, cuenta Jiménez.

## ¿Cómo les fue después?

“Casi llegando a Orlando, después de poco más de cuatro horas, nos quedaba 20% de batería, volvimos a cargar por precaución, pero nos tocó una lluvia torrencial típica de Florida. Conectar el cable es un proceso lento, de uno a dos minutos, y quedé entero mojado, empapado, porque el punto de carga no tenía techo. Quedé tan mojado que tuve que cambiarme de zapatillas y calcetines. Cargar lloviendo da un poco de miedo, sabía que no iba a pasar nada, pero está ese pequeño temor a manipular electricidad con agua”.

## En Orlando mismo, ¿cómo les fue?

“No sé si es algo específico de ahora o de hace rato, pero de diez cargadores que visitábamos, seis estaban malos. Llegabas a un lugar donde había un cargador y estaba malo. En otro lugar había seis cargadores y tres estaban malos y había que hacer fila. Nunca sabías cuánto tiempo ibas a esperar porque un auto puede demorarse media hora; otro, una hora, y otro, diez minutos. No sabes cuánta carga tiene el de adelante. Donde más esperamos fue un domingo al mediodía en un mall, casi una hora y media.



Pableke dice que de diez cargadores que visitaron, seis estaban malos.

Cada auto demoraba 30 a 40 minutos por carga, el mall estaba lleno. Era muy complicado hacer fila porque uno entorpecía el tránsito de los autos que querían estacionar”.

## ¿Siempre les tocó esperar para cargar?

“Sí, una vez fuimos hasta de madrugada e igual nos tocó esperar. Otra vez fuimos a las 15:00 horas casi sin batería y también había fila. Un amigo andaba con otro auto, dejamos el mío estacionado todo el día con el miedo de que la grúa ser lo llevara. Volvimos tipo 2 de la mañana a buscarlo y seguía ahí, recién pudimos cargarlo. Y en los dos hoteles donde nos quedamos tampoco tenían cargadores para los huéspedes. Uno siempre asume que estas cosas van a funcionar, cuando arrendé el auto pensé en usar la infraestructura disponible, vi que había hartos cargadores”.

## Ahorro en combustible

Jiménez conduce solo autos a combustión en Chile. Tiene una camioneta Chevrolet Silverado y un Hyundai Gran I 10. Con el Leaf es segunda vez que maneja un eléctrico.

“Siempre he apoyado más a los de combustión que eléctricos, porque en cualquier momento vas a una bencinera y está listo. Si no encuentras gasolina en una, vas a otra y te demoras cinco minutos en la carga. Con los eléctricos eso no pasa y en Estados Unidos, que lleva años con autos eléctricos, tampoco”.

## ¿Valió la pena arrendar un eléctrico?

“El ahorro compensa la molestia de todos modos. Por ejemplo, ahora viajé hacia Jacksonville y no he tenido problemas para cargar. El problema era específicamente en Orlando, porque he cargado en Daytona también sin ningún problema. Si tuviese un auto eléctrico sería solo para uso de ciudad. Es mi segunda experiencia con auto eléctrico, fue mala por los puntos de carga, pero la primera vez fue buena. En la balanza estamos igual”.

## ¿Cuánto ahorró?

“El arriendo diario del eléctrico me salió US\$29 (\$26.270) y en la carga gasté entre Miami y Orlando unos US\$30 (\$27.176), con un auto a combustión me gasto mínimo US\$60 (\$54.353) en bencina por el mismo trayecto. Una carga del eléctrico me salía entre US\$10 (\$9.058) y US\$15 (\$13.588), un estanque del auto a combustión podría salir US\$30 (\$27.176) o más. Entonces, se compensa mucho en el valor final”.

## Faltan empresas

Matías Díaz, director del Diplomado en Electromovilidad de la Universidad de Santiago, cuenta que tener cargadores malos es una situación que afecta a todos los países por igual, incluso a Estados Unidos.

“La infraestructura de carga puede variar significativamente entre regiones y ciudades y la zona de Florida está con menor desarro-

llo, podría ser que la infraestructura pública de carga no esté tan desarrollada o bien mantenida por el alto flujo de personas”, plantea.

En todos los países hay una baja cantidad de puntos de carga públicos.

“A nivel mundial, deberían ampliarse unos 30 veces. Al ser tecnología nueva, no todos los cargadores pueden operar con todos los autos eléctricos. Europa optó por un protocolo común y te puedes mover sin preocuparte de compatibilidad de enchufes, comunicación y pago. Y está el factor del mantenimiento, no hay suficientes empresas que realicen este tipo de labores todavía”, explica el académico.

Un reciente estudio de la consulta McKinsey y Co a 30.000 dueños de autos eléctricos reveló que el 46% de los conductores en Estados Unidos volvería a tener un auto a combustión debido a problemas de infraestructura de carga. En Europa y en China, ese grupo baja al 30%.

“Pero los usuarios gastan aproximadamente cinco veces menos dinero en recargar sus vehículos eléctricos”, dice Díaz.

Reconoce que cuando se pasa de un sistema de combustión a eléctrico, el cambio es brusco.

“Requiere que te planifiques y organices debido a que la infraestructura de carga no es masiva. Es natural sentirse frustrado al no poder cargar en minutos, tener que esperar o tener que programarse”, dice.