

PUBLIRREPORTAJE

Lo perfecto es enemigo de lo bueno

Es cierto afirmar que la electromovilidad, así como la inteligencia artificial, son las transformaciones de mayor impacto en la vida de las empresas, prometiendo cambios fundamentales. Por varias razones, las empresas son conscientes de que en los próximos años deberán adoptar nuevas tecnologías de movilidad que incorporarán importantes cambios en criterios de decisión, comportamiento, cálculos económicos, lay-out, entre otros.

¿Pero cuál sería la manera más adecuada de enfrentar este reto? ¿Deberíamos simplemente adquirir vehículos movidos exclusivamente a batería, o hay otros aspectos a considerar? Es posible demostrar que la decisión no es tan "blanco o negro" y que un movimiento intermedio puede producir mejores resultados que un cambio más radical. Es aquí donde quiero centrarme, considerándose que los recursos son finitos y por lo tanto hay limitaciones económicas que son variables esenciales a tener en cuenta.

Para ilustrar el punto, supongamos que por sus compromisos de sustentabilidad, una empresa decide cambiar 20 autos de su flota por opciones más sostenibles y considera dos caminos: una opción, más obvia, es un BEV (vehículo eléctrico de batería), movido única y



Rodrigo Amaral, gerente general de Arval BNP Paribas Group.

exclusivamente a batería. La segunda opción es un PHEV (vehículo híbrido enchufable), que ocupa la red eléctrica y también ofrece la tecnología tradicional a combustión.

A primera vista, nuestros instintos van a

decirnos que el BEV es el ideal. Pero agreguemos más datos a la ecuación: el consultor de movilidad de esta empresa evaluó que el consumo promedio de la flota, si opta por el PHEV, sería un 75% eléctrico y un 25% a gasolina, un resultado muy común, dado que las baterías de los PHEV son suficientes para los traslados diarios típicos de la casa a la oficina y de vuelta a casa; Y lo más importante es que esta empresa, así como cualquier otra, enfrenta limitaciones presupuestarias. Supongamos que estas limitaciones se sitúan en torno a los 350 millones de pesos a lo largo de 36 meses. ¡El resultado puede sorprendernos!

Ponderando estas variables en el caso de un modelo de vehículo disponible en Chile en ambas versiones (EV y PHEV) de marca muy reconocida, llegamos a la conclusión de que la opción EV, considerando el valor de compra, costo financiero, mantención, depreciación y consumo, nos cuesta 452 millones de pesos en 36 meses, lo que la coloca fuera del presupuesto asignado. En cambio, la opción PHEV tiene un costo total de 330 millones de pesos (dentro de los límites presupuestarios).

El corolario de este ejercicio es que a través del PHEV la empresa logra un importante avance en sus metas de ESG, reduciendo sus

emisiones en 190t de CO2, mientras que con la opción EV la empresa no logra ningún cambio, ya que sus límites económicos no le permiten avanzar. Otra perspectiva de este análisis es el cálculo del impacto de cada tecnología: para el EV se requieren 1,77 millones de pesos por tonelada de CO2 no emitida, mientras que para el PHEV bastan 1,72 millones de pesos. En otras palabras, el PHEV es más eficiente, ya cada peso resulta mejor invertido en el PHEV que en el EV.

Frente a los desafíos de la transición energética, este es el rol que juega Arval en los 29 países en que operamos. Investigamos las especificidades de cada cliente, considerando que cada caso amerita una solución a la medida, comprendemos las limitaciones de cada uno y con eso proponemos la solución de más positivo y menor gasto.

Para quienes estén interesados en conocer más sobre las últimas tendencias en electromovilidad y gestión de flotas, los invito a asistir al evento Arval Mobility Observatory 2024, que se llevará a cabo el 10 de octubre en Centro Parque, Las Condes. Una excelente oportunidad para escuchar a los expertos y descubrir las novedades. Es gratuito, pueden inscribirse en www.arval.cl. ¡Nos vemos!