

Transporte y reparto libre de emisiones con vehículos eléctricos



Por **Isabel Cuadrado Pérez**
ÁREA DE VEHÍCULOS
✉ vehiculos@cesvimap.com

*El comercio tradicional se ha transformado por el reparto a domicilio. Pasamos de sellar cartas con cera, esperando que alcanzaran su destino dos meses más tarde, a contar con la trazabilidad de un número de seguimiento y un paquete que llega a casa en 24 horas. La logística detrás de todo el movimiento tiene mucho que ver. **En España, actualmente, circulan alrededor de 130.000 furgonetas de reparto**, cifra que aumenta hasta los 1,4 millones si hablamos de Europa.*

Según un informe elaborado por *Ptolomeus Consulting Group*, el sector de la paquetería ha experimentado un gran crecimiento debido al aumento del *e-commerce*, al cambio del pensamiento del cliente, a la pandemia, o a un mayor número de productos y webs disponibles, entre otros aspectos.

El incremento de vehículos de reparto en nuestras carreteras se puede traducir en un aumento de los niveles de contaminación a nivel mundial. Las grandes compañías de paquetería, como DHL, UPS o Correos, están comenzando a transformar sus flotas con **vehículos eléctricos**, como camiones, scooters o furgonetas de reparto. También, para los repartos de última milla, es habitual utilizar cuadríciclos, motos o patinetes eléctricos.

Acuerdo histórico

A finales de 2020, los siete grandes fabricantes de camiones de Europa (DAF, Daimler, Ford, Iveco, MAN, Scania y Volvo), firmaron un acuerdo histórico en el que se comprometían a dejar de vender camiones que produzcan emisiones contaminantes para 2040. En el mercado actual encontramos varios modelos de camiones eléctricos disponibles, como el FUSO eCanter o el Mercedes eActros. La autonomía y opciones de carga varían considerablemente.

En España, la compra de estos camiones no se ha popularizado: en el año 2020, únicamente se matricularon 8 camiones eléctricos. A pesar de ello, las ventas de camiones diésel también cayeron un 21,4%. Se espera que la venta de camiones y furgonetas eléctricas aumente durante este año, gracias a la aprobación del plan MOVES III, que subvencionará estas compras con hasta 9.000 €.

Por otra parte, el uso de furgonetas eléctricas para reparto urbano está cada vez más extendido. En este caso, el mercado es mucho más amplio, con modelos como la Citroën e-Jumpy, la Mercedes eVito, la Peugeot Partner Electric o la Nissan E-NV200.

Un dato: en nuestro país, el 35% de las furgonetas de reparto no realizan más de 130 km al día, por lo que, en caso de usar una eléctrica, la autonomía no sería un problema. Además, no tienen áreas restringidas de acceso, ni siquiera cuando existen escenarios de alta contamina-



E-commerce: del almacén a la puerta de casa sin contaminar

ción. También pueden aparcar de forma gratuita en muchas ciudades.

Última milla

Aunque cada vez se ven más repartidores de última milla que circulan con motos, cuadríciclos o patinetes eléctricos, esto no siempre es posible. Sí, tienen ventajas, las mismas que hemos mencionado anteriormente con las furgonetas; pero, debido a su limitada capacidad de carga, no siempre serán adecuados para transportar según qué pedidos.

Para conducir patinetes eléctricos no es necesario contar con un permiso especial. En el caso de las motos o cuadríciclos eléctricos, sí es obligatorio tenerlo. Los carnés necesarios para conducir este tipo de vehículos son los mismos que para las motos térmicas: carné A1 o B con tres años de antigüedad para motos de hasta 11 kW, carné A2 para un máximo de 35 kW o el carné A, para todo tipo de motocicletas y triciclos.

Un vehículo de estas características puede recorrer entre 45 y 80 km con una sola carga, aunque



Nuevo cuadríciclo eléctrico Citroën Ami

influyen muchos factores: conductor, terreno, clima... Al estar destinados al transporte de carga, lo ideal sería una potencia de 1.000 W. En cuanto al número de ciclos de carga que pueden soportar, estos varían entre los 700, en el caso de baterías de ácido-plomo, y los 2.000 de una batería de litio. Un cuadríciclo eléctrico, como el Citroën Ami Cargo, tiene capacidad para

mover 140 kg, que se reducirían hasta los 75 kg, si hablamos del Renault Twizy Cargo.

Todas estas acciones, llevadas a cabo tanto por empresas como por los gobiernos, están orientadas a conseguir el **Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11**: ciudades y comunidades sostenibles ●

Los siete grandes fabricantes de camiones de Europa se comprometieron a dejar de vender vehículos contaminantes en 2040



Para saber más:

➤ <https://www.hibridosyelectricos.com/>

