

JOSÉ PIZZA Y ESTEFANÍA ORTIZ
 mail@granasa.com.ec ■ GUAYAQUIL

Una pistola similar a la de un dispensador de combustible atrae las miradas de los clientes que frecuentan Plaza Batán, situada en el kilómetro 9,5 de la avenida Samborondón. Se trata de una de las cuatro estaciones de carga para vehículos eléctricos que existe en el lugar, también conocida como electrolinera.

Este servicio ha comenzado a implementarse en centros comerciales de Guayaquil y Samborondón como San Marino, Mall de Sol y Plaza Batán.

Por ahora, sin costo.

Lo que resulta curioso es que los sitios donde han comenzado a ubicarse estas estaciones no sean precisamente las gasolineras u otros negocios relacionados con los automotores, como lubricadoras o lavadoras.

Esto quizás se deba al tiempo que puede tomar la carga del vehículo al 100 %: una o dos horas, si se realiza en instalaciones eléctricas de 220 voltios; y hasta 5 horas, si los voltajes son de 120, como los de la casa.

Así lo explica Jimmy Córdova, coordinador de la carrera de Ingeniería Eléctrica de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (Espol). Según el experto, el funcionamiento de las electrolineras no se diferencia mucho de la de una gasolinera: el usuario se acerca al dispensador y enchufa la manguera al carro. La diferencia es que no se obtendrá combustible, sino electricidad. Y, además, tardará más en llenarse, dependiendo del nivel de carga que el vehículo requiera.

LA CIFRA

240

VEHÍCULOS

eléctricos son parte del conteo oficial de automóviles registrados en el país.

La conductora Michelle Espinoza se moviliza en un Renault Twizy eléctrico desde hace dos meses. A su criterio, la implementación de los cargadores eléctricos en los centros comerciales tiene doble beneficio para el usuario: la disponibilidad de un sitio para cargar mientras realiza sus actividades; y la oportunidad de crear conciencia en la preservación del ecosistema.

Si bien lo que hace especiales a los vehículos eléctricos es su contribución con el medio ambiente, Córdova resalta que esta situación depende de la fuente de la cual provenga la energía eléctrica. “La contaminación es menor si la fuente con la cual se genera la electricidad es de tipo renovable (solar, eólica o hidroeléctrica). Pero si proviene de una central térmica (petróleo) la contaminación puede ser igual o mayor (a la de los carros que usan combustible fósil)”.

Por lo regular, los automóviles que usan este servicio eléctrico son carros pequeños de dos puertas y scooters (motonetas). Aunque también hay carros con

Los centros comerciales instalan ‘electrolineras’

Tres malls de **Guayaquil y Samborondón** ofrecen el servicio sin costo para carros eléctricos ■ La demanda es baja, pero **va en aumento**

CARLOS YAGUAL / EXPRESO



Electrolinera. Así como si fuese una gasolinera, una joven se acerca a llenar su tanque de energía en una plaza de La Puntilla, Samborondón.

EL COSTO EN CASA

Comparable a un horno eléctrico

■ Jimmy Córdova explica que la demanda de potencia requerida (3.7 kw aproximadamente) para cargar un vehículo, es comparable con la de un horno eléctrico. Y que como cualquier otra incorporación de carga no habitual en el hogar, puede causar el aumento en el valor de la planilla.

En 2015, la Agencia de Regulación y Control de Electricidad aprobó el ‘Esquema Tarifario para la introducción de vehículos eléctricos en Ecuador’ con el fin de que los propietarios de estos accedan a un sistema tarifario asequible. Se beneficia al cliente que realiza la recarga en horario de 22:00 a 08:00.

TRANSPORTE PÚBLICO

Siete cargadores para buses eléctricos

■ Siete cargadores de 45 kv instalados en la estación Río Daule de la Metrovía abastecen de energía a los 20 buses eléctricos adquiridos por la Empresa de Transporte Saucinc (línea 89). Cristóbal Silva, presidente de Saucinc, señala que los vehículos se alternan, con la finalidad de no afectar el itinerario que cubren desde Saucines hacia el centro de la urbe.

En tanto, la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) prevé que en dos semanas esté listo el proceso para la con-



Carga. La electrolinera que se construirá demandará 1 mw de potencia.

vocatoria a la licitación para la instalación de electrolineras, que abastecerán especialmente a los buses eléctricos.

Ocupará un predio de Parque Samanes. “Estamos analizando varios puntos de la convocatoria... la ejecución de la

obra tomará unos dos meses”, indicó a EXPRESO Fernando Amador, director de Transporte Público de la ATM.

modelos similares a los comerciales comunes. En Guayaquil, son cuatro las marcas que ofrecen estos vehículos eléctricos: BYD, Nissan, Renault y KIA.

Alfredo Ortiz, quien conduce una motoneta eléctrica, explica que la posibilidad de recargar en un centro comercial le asegura la movilización en el vehículo liviano para sus labores, sin el temor de quedarse sin carga durante la

jornada de trabajo.

“De seguro los vehículos tendrán mayor aceptación en al menos tres años. Aquello obligará a otros centros comerciales a brindar el servicio de carga”, expresa el joven.

BYD, la marca de la primera flota de buses eléctricos de Guayaquil, aplaude la iniciativa de los centros comerciales porque, considera, es una manera de in-

centivar la movilidad menos contaminante. Asimismo, de acuerdo con la experiencia en otros países de la automotriz china, el 60 % de las cargas de los autos eléctricos se realiza en casa, por lo que es un complemento lo que ofrecen las plazas comerciales de la ciudad.

En San Marino, ubicado en la avenida Francisco de Orellana, existe un punto de carga en el

LA FRASE

La llegada de estos vehículos es una realidad... La infraestructura eléctrica debe estar lista.

JIMMY CÓRDOVA
 Coordinador de Ing. Eléctrica, Espol.

primer subsuelo del parqueo. Según César Orquera, coordinador de marketing del mall, a diario llegan alrededor de 5 vehículos eléctricos a utilizar el servicio. Reconoce que no es una cifra significativa, pero resalta que la demanda ha subido en un 20 %, desde hace tres años, cuando el sistema fue instalado.

“El servicio es gratuito. Quienes tienen vehículos eléctricos se quedan alrededor de una hora en el centro comercial, es el tiempo que ocupan para cargar su carro. En cuanto al consumo de electricidad, no hubo ningún alza en los valores de las planillas (del mall)”, menciona.

Y aunque el reglamento hace intentos por incentivar la compra de estos vehículos, las cifras aún no son significativas. Los datos oficiales del parque automotor en el país reflejaron que, desde 2015 hasta el 2018, se vendieron 240 automóviles eléctricos en Ecuador. Una cantidad menor si se compara con los cerca de 2 millones de vehículos que se matricularon en el país solo en 2015.

Aún así, los expertos aseguran,

que aunque lento, el parque automotor eléctrico crece. Córdova opina que la creación de estos nuevos espacios de carga para los vehículos en Guayaquil corresponde a la llegada creciente de estos automóviles al país.

“La aceptación de estos vehículos es cada vez mayor, por ello, la infraestructura eléctrica debe estar lista para la incorporación de esta carga. Se deben implementar electrolineras de carga rápida en sitios dedicados a este fin, como las gasolineras, pero también en los sitios de parqueo como los de los centros comerciales, oficinas y otros”, agrega.

Pero también resalta las trabas en la adquisición de estos vehículos. “El principal obstáculo es el costo. (Los vehículos de motor de combustión interna son más caros). Se debería incentivar su uso con la eliminación de impuestos de importación y ofrecer facilidades de financiamiento y excepción de valores de impuestos y tasas por los primeros años de operación. Otro, es la renuencia al cambio de tecnología”, explica.

Córdova, el experto de la Espol, cita que en 2011, Chile implementó la primera electrolinera de Latinoamérica, y que, desde entonces, el número de estas en ese país se incrementó a 20 en el año 2018, “con perspectivas a duplicarlas a muy corto plazo”.

Pero otros países, entre ellos Ecuador, se encuentran todavía en la fase inicial de introducción de los carros eléctricos.