




Andrés Ferragut: "Uruguay tiene una situación ideal para reducir emisiones de carbono mediante incorporación de vehículos eléctricos"

Mirar en  YouTube

16/12/2021, 10:19

 Compartir en facebook

 Compartir en Twitter

 Me gusta esta página  Ver video

 Seguir a @desayunos12 46,7 mil seguidores

Un equipo de ingenieros de la Universidad ORT busca solucionar uno de los principales obstáculos para el crecimiento del sector. Los investigadores, liderados por el ingeniero Fernando Paganini, proponen "explotar la flexibilidad" horaria de los usuarios e instalar cargadores en lugares estratégicos, como parkings o centros comerciales.

Los vehículos eléctricos forman parte de una realidad que promete avanzar en los próximos años, tanto que desde el sector estiman que para el 2025 el 30% de las ventas de vehículos corresponderán a autos eléctricos. Y para 2040 superará el 50% de la escala global. Frente a este panorama, Uruguay no se queda atrás.

El auge de los vehículos eléctricos

“

Uruguay tiene una situación ideal para reducir emisiones de carbono mediante incorporación de vehículos eléctricos. Tenemos una cantidad de energía renovable impresionante. Llevar eso a la calle produce emitir las emisiones. Estar en esa situación ideal es momento de poder pensar de cómo hacer para que la movilidad eléctrica esté y que se convierta en la vida cotidiana.

En el mundo viene creciendo, pero hay claro que hay una ola que se puede venir y hay que estar preparados. Tener la infraestructura pronta para que el nuevo mecanismo esté y también que estén prontos los recursos humanos, así poder hacer el switch y que el mecanismo esté pronto.

El principal problema que uno tiene a la hora de la incorporación de los vehículos eléctricos es la carga. Los vehículos eléctricos hoy en día han logrado autonomías similares a los vehículos de combustión. Su precio ha ido disminuyendo al valor de la batería, que es el valor complicado y lo que encarece a un vehículo eléctrico, ha bajado 7 veces en los últimos años. Los precios están acompasando a lo que es un vehículo a combustión. La energía en Uruguay es muy barata. Cien kilómetros en un vehículo eléctrico tipo city-car, no sale 26 pesos, cargado a la tarifa nocturna de UTE, cien kilómetros en un vehículo city-car a combustión sale 500 pesos a nafta. Desde el punto de vista de la energía es muchísimo más barato. El tema es que los vehículos requerirán mucha cantidad de energía y si bien esa cantidad de energía está disponible, tenemos que llevarla hasta donde están los vehículos y eso implica mejoras en la red, distribución de puntos de cargas, gestionar la congestión que puede ocurrir, ya que si todos empezamos a cargar el vehículo a las 12 de la noche cuando carga la tarifa algún cable va saltar. La carga de un vehículo requiere a lo largo de 7 kilowatt de potencia, equivale a una casa entera. Si pongo un vehículo a cargar en mi casa salta la térmica. Eso requiere instalación nueva y reforzar la infraestructura.

La carga de un vehículo lleva horas. La entrega de la energía debe ser lenta porque sino no hay cable que aguante. Tenemos que cambiar la forma en la que usamos el vehículo ya que completar la carga lleva horas.

Se usa por autonomía, los kilómetros que dure la batería. Uno puede pensar que los cargadores de alterna que son los cargadores lentos puede pasar 2 o 3 horas cargando y serviría unos 200 km de autonomía.

Es una cuestión de precios. Lo pienso como los celulares. Los smartphones antes eran objetos de lujos y luego se volvieron populares. Hay que estar preparados. Proponemos en la Ciudad Vieja, ver si hay posibilidad de poner cargadores y gestionarlos de manera inteligente para ofrecer servicios.

Uno tiene que hacer la inversión de la estructura para que la gente adopte los vehículos eléctricos, pero puede pasar que si uno invierte en la estructura y la gente no utiliza los vehículos eléctricos para qué invertir en las estructuras de carga por ejemplo.

”

Electricidad e hidrógeno

“

Hoy en día el hidrógeno, que requiere muchísima energía, aunque el proceso sea relativamente sencillo, por lo tanto tiene que ser energía renovable. Lo veo como un buen jugador en las cargas de alta potencia. A la movilidad urbana la veo más cercana a los vehículos eléctricos y así podrán coexistir. Son dos tecnologías que compiten y que alcanzan cada vez más madurez. Pero yo los veo como complementarios. A los eléctricos lo veo más urbano y al hidrógeno los veo de más largo alcance.

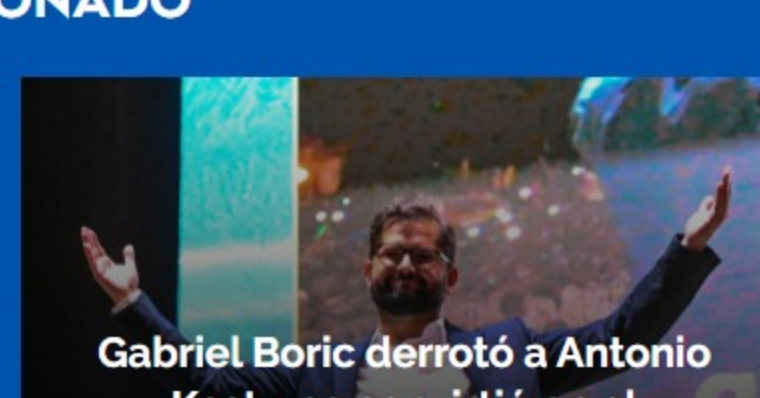
Hay que seguir invirtiendo en infraestructura y en generación de energía renovable, cada vez hay más y es más barata. Tenemos una excelente energía que le vendemos a Brasil, pero no tiene que ser el modo de operación normal, sino que tenemos que apostar al aumento de parques eólicos y volcarlas a las aplicaciones como los vehículos eléctricos. El principal cuello de botella será como llevar esa energía renovable.

”

RELACIONADO



Pedido de Perrone y Lust de cerrar Inisa fue muy raro, fuera de contexto y molesta a nivel del Parlamento", dijo el diputado Viviano



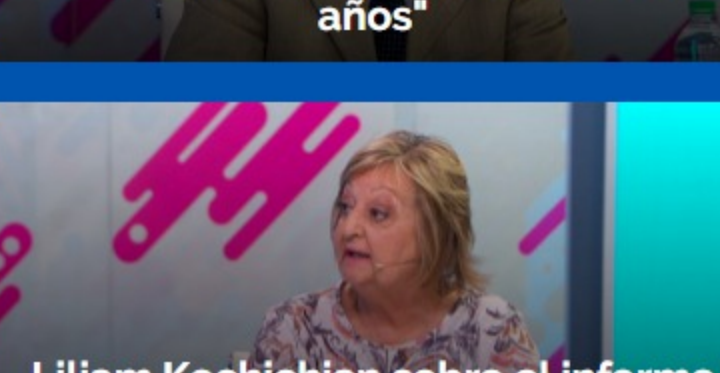
Gabriel Boric derrotó a Antonio Kast y se convirtió en el presidente electo de Chile



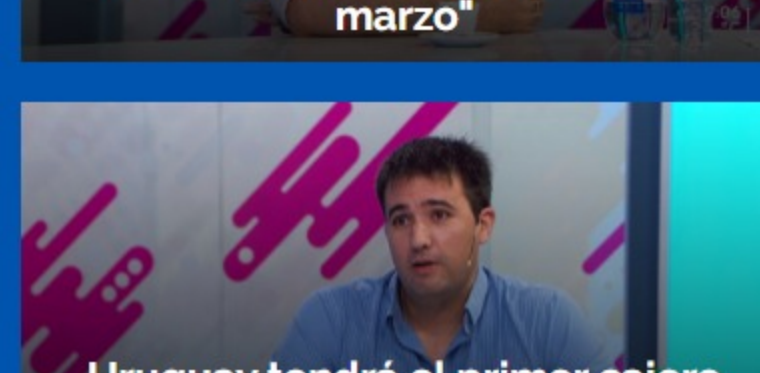
Barrios Bove sobre préstamo del BID: "No podemos endeudar a la ciudadanía en un plazo de 25 años"



Balance político del 2021: "El gran hecho del año fue la recolección de firmas y la instancia de referéndum que será el 27 de marzo"



Liliam Kechichian sobre el informe de la Comisión Investigadora: "No hubo denuncia concreta"



Uruguay tendrá el primer cajero de criptomonedas y estará ubicado en Punta Del Este

LAS MÁS VISTAS



Un hombre se peleó con quienes lo hospedaban en una casa en Cerrito de la Victoria, dibujó una esvástica y...



Encontraron el cuerpo del joven de 26 años que desapareció en el río Santa Lucía cuando intentaba cruzarlo



Encapuchados, vestidos de policías y con largos dedos, cinco delincuentes rapiñaron una vivienda en Sauce