

La apertura a los autos eléctricos entusiasma, pero la falta de infraestructura genera interrogantes

04/09/2025



El anuncio de la apertura a la importación de vehículos eléctricos con reducción de impuestos generó expectativas positivas en el sector, pero también encendió interrogantes por las limitaciones que aún tiene la Argentina en materia de infraestructura energética. Diego Delfino, gerente técnico en Mehcco, detalló a Diario San Rafael y FM Vos 94.5: “Por un lado, con buenos ojos y con una acción muy positiva, la apertura de la importación de estos 35.000 plazas para vehículos eléctricos con unos impuestos muy bajos que hace que la brecha respecto de los vehículos de combustión sea menor y que los usuarios finales se animen a dar el salto con el cambio de tecnología”.

“Si bien va creciendo un poco la infraestructura eléctrica de

carga, es verdad que todavía hay un camino enorme por recorrer y sabemos que la infraestructura de nuestro país a nivel eléctrico está como al límite para sobre exigirla con este tipo de equipos”, aseguró.

Consultado sobre cómo se desarrolla este tipo de proyectos en otras partes del mundo, Delfino explicó que se trata de un trabajo conjunto entre el Estado y los privados. “Por un lado, siempre del lado público del Estado, la infraestructura eléctrica general viene por parte del Estado y después sí, a partir de esa disponibilidad de energía, los privados hacen inversiones con un sistema ya establecido de costos para poder comercializar el servicio de recarga”, señaló.

Al mismo tiempo, destacó los avances tecnológicos en las baterías de los autos eléctricos, que permiten mayor autonomía y reducen la necesidad de cargas rápidas en la vía pública. “Los vehículos vienen aumentando la autonomía a pasos medio agigantados... en general los usuarios de los vehículos eléctricos dejan su coche en condición de carga en sus domicilios, que es donde están los cargadores que se llaman de carga lenta”, explicó.

Delfino diferenció entre autos híbridos y eléctricos: “Acá entendemos que la flota de vehículos del país va a migrar en algún momento a 100% eléctricos, como que los híbridos es un paso intermedio”.

En cuanto a la situación de la Argentina, mencionó que en el Área Metropolitana de Buenos Aires existen varios puntos de carga rápida. “En Capital y Gran Buenos Aires hay varios puntos de carga rápida, YPF hizo una acción hace un año y medio con distintas marcas, tratando de unir las ciudades más principales del país”, contó.

Su empresa, Mehcco, trabaja hace años en la provisión e instalación de cargadores eléctricos y representa en el país a una firma internacional líder en el rubro. “Nosotros representamos esta marca y comercializamos la provisión y la instalación de los cargadores, también los cargadores domiciliarios”, detalló. Y agregó: “Mendoza no, pero estamos próximos acompañando a la gente de Toyota, que está con un

lanzamiento de alguna serie de vehículos, y hay concesionarias de Toyota que nos han contactado para la instalación”.

Respecto a los planes nacionales de infraestructura, Delfino reconoció que no hay precisiones claras, pero sí enumeró los pasos que deben darse para sostener esta transición: “Parecería que además hay como tres partes. Primero es la migración de los vehículos de combustión a eléctrica, después es reforzar la infraestructura eléctrica y también trabajar a nivel país con el crecimiento de la matriz energética respecto al porcentaje de renovables”.

En este sentido, subrayó que el desarrollo de las energías limpias es clave para que la movilidad eléctrica cumpla su verdadero objetivo. “La idea es que tiene que ser una generación con recursos renovables y después abastecer los autos eléctricos, porque si no simplemente lo único que estamos haciendo es en lugar de quemar el combustible en el uso del vehículo, estamos quemando para generar la energía eléctrica”, afirmó.

Sobre los avances en el país, comentó: “Hoy hay valores ricos de aportes en el orden del 30% de toda la generación eléctrica del sistema interconectado del país con un origen renovable. Entonces es lento el camino con muchas dificultades, pero entendemos que ya no hay vuelta atrás”.

En cuanto a la posibilidad de abastecer las estaciones de carga con paneles solares, indicó que no resultan suficientes para cubrir el alto consumo que requieren estos puntos. “Las instalaciones y paneles solares seguramente pueden reducir ese aporte de energía pero no pueden abastecer por completo el sistema de carga rápida”, puntualizó.

Finalmente, Delfino planteó que la transición hacia un parque automotor eléctrico implica un cambio cultural en los hábitos de los conductores. “Si es un cambio de paradigma, estamos en una etapa de transición muy grande donde uno tiene que cambiar un poco los conceptos que tiene establecido para los viajes”, sostuvo. En ese marco, destacó la experiencia de su propia empresa: “Nosotros tenemos en nuestra empresa dos vehículos eléctricos con una autonomía de 300 kilómetros y la verdad que

las ventajas son enormes y esa distancia para nuestra logística urbana de las obras y de la entrega de materiales siempre abocados al uso eléctrico es más que suficiente”.

No obstante, reconoció que los viajes largos en un país tan extenso como la Argentina requieren que exista una red más robusta de cargadores rápidos para que la movilidad eléctrica pueda consolidarse como una opción viable a nivel nacional.