



# Las baterías de litio para el vehículo eléctrico abren numerosos retos logísticos

Las regulaciones en el transporte de baterías de litio por vía aérea se imponen como uno de los principales retos logísticos a afrontar en el ámbito eléctrico y de la automoción. Si bien, el sector aéreo no es el único que debe buscar soluciones y respuestas ante las características de un producto de esta tipología. Estas baterías son utilizadas en la fabricación de vehículos eléctricos, uno de los ámbitos en los que empresas como Nissan Motor Ibérica lleva más de diez años apostando, con modelos como la furgoneta eléctrica e-NV200. “Es la solución de futuro en el medio y largo plazo, especialmente en entornos urbanos”, ha asegurado el director de Logística de la compañía, Francisco Duran, en una jornada organizada por Barcelona Centre Logístic Catalunya (BCL).

La cargo manager de Emirates Skycargo en España, Marie-Laure Vuillermoz, ha reconocido que las baterías de litio y la normativa aplicada son una problemática

habitual en el sector. Se trata de una regulación muy compleja y que se actualiza constantemente, ha constatado Vuillermoz, por lo que “requiere tener personal altamente formado y la colaboración activa de los forwarders o transitarios”. En ese sentido, la Airfreight Manager en Noatum Logistics, Alexandra Escanero, ha citado en su intervención algunas de estas normativas que impactan directamente en la operativa aérea, como son la UN3480, UN3481 y la Special Provision A99 de IATA.

Tanto aerolíneas como empresas han señalado, además del transporte de mercancías peligrosas, otros ámbitos que también despiertan inquietud en el sector aéreo. La transparencia de la operativa, la eficiencia de los procesos, el establecimiento de tarifas y la sostenibilidad medioambiental forman parte asimismo de los principales desafíos a superar. “La carga aérea es cara y contamina demasiado”, ha comentado el Downstream Supply Chain Director Europe de Schneider Electric, Paulo Pereira.

Concretamente, Pereira ha puntualizado que la tarificación suele ser “compleja por naturaleza” y, en referencia al medio ambiente, ha asegurado que «una buena parte» de los esfuerzos de la empresa está dirigida precisamente a reducir los transportes por vía aérea en las operaciones. “Seguimos el índice de sostenibilidad a rajatabla”, ha justificado.

No obstante, a pesar de que la carga aérea a nivel mundial no está viviendo su mejor momento, la industria automovilística y de componentes se presenta como un ámbito clave para el sector, con perspectivas positivas de crecimiento. “Hay que llegar rápido, y no hay forma de llegar más rápido que el avión”, ha señalado Duran. En este sentido, el consejero delegado de la consultora de transporte aéreo Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA), Jaume Adrover, ha recordado que la carga aérea representa actualmente unas 100.000 toneladas anuales en materiales eléctricos o mecánicos en España, de las cuales 25.000 toneladas corresponden a Barcelona.

Por este motivo, el director de Logística de Nissan Motor Ibérica ha resaltado la necesidad de crear una cadena de suministro totalmente sincronizada con el cliente final, objetivo en el que influye el transporte aéreo de componentes: “Queremos almacenar más en menos espacio, un picking más eficiente, datos conectados y entregas autónomas”. Por su parte, para aerolíneas como Emirates Sky Cargo la manipulación de vehículos es también un reto, pues “sus dimensiones requieren de infraestructuras y requisitos de gestión específicos”, tal como ha explicado la cargo manager de la compañía en España, Marie-Laure Vuillermoz.