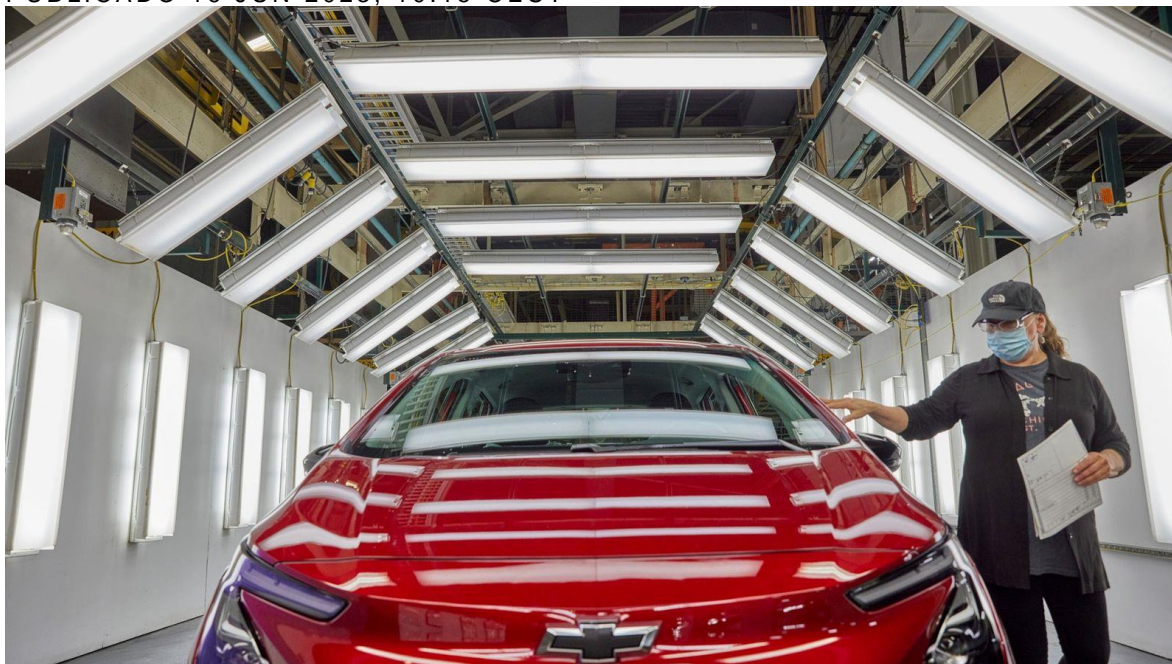


# Todo lo que debes saber del coche eléctrico antes de comprar uno

Se prevé un importante aumento en la venta de vehículos eléctricos, pero la revolución que se avecina sigue suscitando inquietudes, desde la "ansiedad por la autonomía" de los conductores hasta la preocupación medioambiental.

POR KIERAN MULVANEY

PUBLICADO 16 JUN 2023, 10:15 CEST



Las ventas de vehículos eléctricos están creciendo, y el Gobierno federal de Estados Unidos está invirtiendo en créditos fiscales e infraestructuras para animar a los consumidores a hacer el cambio desde los coches de gasolina.

FOTOGRAFÍA DE DAVID GUTTENFELDER, NAT GEO IMAGE COLLECTION

El negocio de los vehículos eléctricos está en auge.

En mayo de este año, las ventas en España subieron un 119% (4409 vehículos eléctricos) con respecto al mismo periodo en 2022, año en el que el 14% de los coches nuevos vendidos en todo el mundo fueron eléctricos, lo que supone un aumento del 9% con respecto a 2021 y del 5% comparado con 2020.

El atractivo de los vehículos eléctricos es evidente: no funcionan con gasolina ni etanol, que gravan el medio ambiente. No emiten gases. Son silenciosos. Requieren

menos mantenimiento que los vehículos de gasolina. Y algunos pueden, en caso de apuro, incluso suministrar electricidad a la casa.

Pero la nueva ola de vehículos eléctricos no está exenta de inconvenientes. Las baterías que los alimentan requieren una explotación minera intensiva y las redes eléctricas que alimentan los coches suelen funcionar con combustibles fósiles.

Aun así, muchos (desde gobiernos hasta grupos ecologistas) dicen que los VE son el futuro.

Además, según Fred Lambert, redactor jefe de *Electrek*, una web de noticias y comentarios sobre tendencias en transporte eléctrico, "es mucho más divertido conducirlos".

(Relacionado: *Conforme aumenta la popularidad del coche eléctrico, tendremos que reciclar las baterías*)

China representa el 60% de las ventas mundiales de vehículos eléctricos. Europa y Estados Unidos son el segundo y tercer mercado, respectivamente, pero las ventas, aunque pequeñas, también están aumentando en mercados más nuevos como India, Tailandia e Indonesia.

En algunos países, los vehículos eléctricos han calado mucho más que en otros.

En Islandia, por ejemplo, los vehículos eléctricos representan el 60% de las ventas de coches nuevos, mientras que en Noruega esa cifra supera el 80%. Por el contrario, en EE.UU. sólo el 4,6% de los compradores de vehículos nuevos compraron uno eléctrico en 2022, aunque en California lo hicieron cerca del 20%; pero los analistas han pronosticado que en poco más de una década esa cifra podría acercarse al 45%.

(Relacionado: *¿Qué impacto medioambiental tienen los coches?*)

No todo el mundo está convencido de que los coches eléctricos sean para ellos. Uno de los problemas más citados es la "ansiedad de autonomía", es decir, el temor a que el coche se quede sin carga durante un viaje largo. Esa ansiedad se ve exacerbada por la escasa infraestructura de recarga (hay unas 17 000 estaciones de recarga en España) y algunas de esas estaciones de recarga pueden ser poco fiables y propensas a averías.

Sin embargo, la empresa de coches eléctricos Tesla ha iniciado el proceso de apertura de sus supercargadores, considerados los más fiables, a otras marcas de coches eléctricos. Mientras que en España el Gobierno pretende incentivar la recarga de coches eléctricos con la integración del coche eléctrico en las ayudas del llamado Plan Moves III, en Estados Unidos, la Administración Biden está aportando 7500 millones de dólares para un aumento masivo de una red de cargadores estadounidenses fiables.

La autonomía de muchos VE también ha aumentado: el Lucid Air ofrece una autonomía declarada de 800 km, mientras que hay otras opciones disponibles con autonomías que superan holgadamente los 480 km. La marca de coches de lujo desembarcó en Europa a finales de 2022 y no se prevé que llegue a España hasta una segunda fase de expansión.

Lambert ha conducido con éxito un Tesla Model 3 Performance en un viaje por carretera que abarcó desde Montreal hasta Nueva Orleans.

"Y no tuve ningún problema, nunca tuve ansiedad de autonomía en absoluto, y eso fue casi más de 4000 kilómetros", dice.

La mayoría de la gente no necesita conducir tan lejos; el trayecto medio al trabajo en España es de unos 41 km al día.

Además, añade Jim Motavalli, columnista de coches de *Barron's*, "cuando la gente compre un vehículo eléctrico, se dará cuenta de que el 85% de la recarga se hace en casa. En realidad, no van a necesitar o querer utilizar cargadores públicos la mayor parte del tiempo".

(Relacionado: *¿Es más contaminante fabricar un coche eléctrico que uno convencional?*)

Algunos estudios han demostrado que la fabricación de sus baterías y la construcción de los propios coches pueden generar más emisiones de gases de efecto invernadero que la de un vehículo tradicional de gasolina.

Sólo la producción de baterías puede suponer hasta el 60% de las emisiones totales de carbono en la fabricación de un coche eléctrico. Sin embargo, la mayor parte de las emisiones de carbono generadas por los vehículos tradicionales son resultado del combustible que consumen a lo largo de su vida útil; una vez que han salido de los concesionarios, la huella de carbono de un coche de gasolina pronto supera con creces la de un vehículo eléctrico.

Además, los vehículos eléctricos sólo alcanzan su pleno potencial sostenible cuando la electricidad que los alimenta procede de energías renovables. En la mayoría de los lugares, la electricidad utilizada para cargar los vehículos se genera, al menos en parte, con carbón o gas.

Además, existe una preocupación real por el impacto medioambiental y humano de la extracción de componentes como el litio para las baterías de los vehículos eléctricos.

Las mejoras en las técnicas de extracción y producción de baterías podrían mitigar estos problemas, así como el desarrollo y la mayor implantación de nuevas baterías que duren más y conserven más carga. Además, según Lambert, la industria del reciclaje de baterías de vehículos eléctricos tiene potencial para crecer en los próximos años, y los nuevos coches podrían fabricarse con metales reciclados.

(Relacionado: *El 90 por ciento de los vehículos del mundo podrían ser eléctricos para 2040*)

Otra crítica es que el objetivo de sustituir los coches tradicionales por VE no tiene en cuenta el hecho de que hay demasiados coches y, por tanto, demasiadas carreteras y autopistas y demasiada expansión suburbana, un argumento con el que incluso los defensores más acérrimos de los vehículos eléctricos suelen estar de acuerdo.

"Por desgracia, los vehículos eléctricos no resuelven el problema del atasco", afirma Motavalli.

Pero, como señala el escritor Noah Smith, la transición al vehículo eléctrico y la reducción de la dispersión no son mutuamente excluyentes. Smith sostiene que, además de densificar los extrarradios de las grandes ciudades mediante, por ejemplo, cambios en la política de vivienda y el desarrollo de trenes de cercanías, "deberíamos aprovechar la revolución de los coches eléctricos para añadir autobuses electrificados, bicicletas eléctricas y otros medios de transporte alternativos que faciliten los desplazamientos por los extrarradios".

Aunque haya más opciones de transporte, seguirá habiendo muchos coches: el número de propietarios es elevado incluso en países densamente poblados y con un alto nivel de transporte público, como Japón y los Países Bajos. Pasar de un transporte que consume mucha gasolina a otro electrificado no sólo tiene sentido, sino que es inevitable, afirma.

"Le digo a la gente que conduzca uno y lo vea por sí misma", afirma Lambert.

"Hagan cuentas. Y que se dejen llevar por la lógica. Cuando lo hagan, siempre acabarán optando por los vehículos eléctricos. Siempre es la solución más lógica".