

AL COCHE ELÉCTRICO LE FALTA AÚN UNA CHISPA

OLEO, FRANCISCO . Actualidad Economica ; Madrid (Apr 1, 2014): 59.

[Enlace de documentos de ProQuest](#)

TEXTO COMPLETO

TECNOLOGÍA

SOLO SE VENDIERON 811 UNIDADES EL AÑO PASADO, PERO SU CRECIMIENTO SERÁ EXPONENCIAL CUANDO SE HAGAN LAS INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS, PORQUE ESTÁ DESTINADO A SER EL REY DE LAS CIUDADES

EL 29 DE JULIO DE 2008 Miguel Sebastián, entonces ministro de Industria, Turismo y Comercio, anunció a bombo y platillo en el Congreso de los Diputados que en España habría un millón de vehículos híbridos y eléctricos en 2014. Era la medida estrella de su Plan de Activación del Ahorro y la Eficiencia Energética 2008-2011. Seis años después, ya en 2014, los vehículos híbridos y eléctricos suponen solo el 1,5% de las ventas de coches en España, es decir, 11.105 unidades, y de estos únicamente 811 son eléctricos. ¿Qué quiere decir esto? ¿Que el coche eléctrico no "es el futuro y el motor de una nueva revolución industrial", como explicaba a sus señorías Sebastián? Seguramente no. Lo que ocurre es que fue demasiado optimista. Más que un coche, nos vendió una moto, justo en el momento en que empezaba la crisis, que obligó a clavar el pie en el freno y parar muchas de las inversiones que se necesitaban para que empezasen a rodar. Pero la tecnología se ha metido en los coches como lo hace Neo en el cuerpo del agente Smith cuando se convence de que es el elegido que puede acabar con Matrix. ¿Quién podía imaginar hace unos años que las luces cambiasen solas en una autopista en medio de la oscura noche? ¿O que el coche aparcase por sí mismo? ¿O que pueda ver la carretera y adaptar la suspensión a las irregularidades del asfalto en una fracción de segundo? Según algunos gurús del sector, los coches podrán desenvolverse solos, sin ayuda de los torpes humanos, poco más allá del año 2020. Y en el centro de esta revolución está el motor del coche, donde la electricidad tendrá mucho que decir. Los vehículos eléctricos son todavía testimoniales en España, pero están empezando a moverse. Las ventas casi se han doblado entre 2012 y 2013, y van seguir creciendo, sobre todo por la decidida apuesta que han realizado marcas como Nissan, Renault o BMW. "Las previsiones iniciales fueron muy optimistas y el despliegue de infraestructuras, que es clave, va mucho más lento de lo esperado, pero en Nissan mantenemos nuestros planes. Estamos convencidos de que acabarán triunfando porque la sensibilidad medioambiental va a más y muchas de las grandes ciudades europeas, como Madrid y Barcelona, los necesitan para cumplir la normativa medioambiental que está poniendo en marcha la Unión", explica Javier Redondo, director del Proyecto Cero Emisiones de Nissan Iberia. Esta marca japonesa fue la primera que lanzó un vehículo eléctrico puro, con una carrocería y unas características similares a los turismos convencionales, lejos de los primeros prototipos pequeños y fabricados con materiales plásticos. Su modelo Leaf es el vehículo eléctrico más vendido en Europa y consiguió superar las 100.000 unidades en 2013, una cifra muy importante que contrasta con los 263 se que vendieron en España (un 71% más que el anterior). ¿A qué se debe esa enorme diferencia? Como casi todo, por desgracia, es cuestión de dinero. En Noruega, el Leaf es desde hace meses el coche más vendido en dura lucha con los modelos de la norteamericana Tesla. Países como Noruega o Bélgica están subvencionado hasta el 40% de su precio y van muy adelantados en la extensión de los puntos de carga, que son clave para su desarrollo. En Noruega la cuota del coche eléctrico se mueve en una horquilla de entre el 5% y el 10%. Es el líder en penetración, mientras que Francia lo es en volumen de unidades. Según Redondo, "Francia ya dispone de 2.200 puntos de carga eléctrica y tiene previsto llegar a 75.000 en 2015. Solo este año va a invertir

unos 450 millones de euros en infraestructuras", asegura. el Reino Unido tampoco se queda atrás. Ya cuenta con 3.500 puntos de carga, de los que 1.200 están en Londres, y ha anunciado inversiones similares a las de su vecino del sur. "Solo en la capital británica se van a destinar este año 20 millones de libras a montar dispositivos de carga rápida, que permiten alcanzar en media hora el 80% de capacidad de la batería", afirma. Estados Unidos ha pasado de tener 345 coches eléctricos en 2010 a 38.000 el año pasado. Y Portugal quiere retomar un plan para impulsarlo en su costa turística, que tuvo que paralizar tras ser rescatado por Europa. En España no existe una base de datos a nivel nacional, pero podría haber 750 puntos de carga normal, y están en marcha proyectos en distintas regiones para impulsar su uso a medio plazo. Baleares está trabajando con el Gobierno para multiplicar su uso en las islas. El objetivo es convertir al coche eléctrico en un reclamo importante dentro del escaparate turístico de las islas, con la instalación de 2.000 puntos de carga. Se quiere que el coche eléctrico forme parte de los paquetes turísticos, como el avión o el hotel. Málaga se ha convertido en el paraíso del coche eléctrico en España al ser elegida como ciudad piloto en el proyecto internacional de las Smart-City. Se ha convertido en una ciudad-conejillo de indias para probar todas las novedades en gestión de la movilidad y ahorro energético. Junto con la Administración japonesa, ha puesto en servicio en la ciudad 170 coches eléctricos Mitsubishi para probar las autonomías y fórmulas de recarga en situaciones reales. Barcelona está ampliando sus puntos de recarga por la ciudad (de momento, 20 más) para promover el taxi eléctrico. Madrid subvenciona con 6.000 euros este tipo de taxis, pero faltan puntos de carga en la ciudad. "Hay que fabricar masivamente este tipo de coches para hacerlo atractivo al consumidor", dice el directivo de Nissan, que sostiene que "España debería aprovechar su sobrecapacidad energética [solo consumimos la mitad de lo que podríamos producir con las instalaciones existentes]. Tenemos capacidad para cargar por la noche 1,5 millones de coches sin tocar la red eléctrica". Pero la crisis y la falta de fondos no son los únicos frenos al desarrollo del coche eléctrico en España. La inseguridad jurídica también influye. SEGURIDAD, PERO JURÍDICA. Las marcas de coches se quejan de la incertidumbre que existe en torno a las ayudas públicas a la compra de coches híbridos y eléctricos. Algo que puede cambiar con las nuevas medidas que va a poner en marcha el Gobierno. Aunque con retraso, porque estaban previstas para el pasado 1 de enero, el Ejecutivo va a recuperarlas. Serán 5.500 euros por coche, como antes, y se pagarán con efecto retroactivo desde el inicio del año. El fondo se agotará en los 10 millones de euros, algo que no pasó con el anterior plan. Una queja del sector era que esas ayudas las tenía que solicitar y cobrar el comprador del coche, y que en la mayoría de los casos se tardaban entre tres o cuatro meses en recibirlas. La idea es que ahora el descuento sobre lo aplique directamente el concesionario al comprador, como ya ocurre con el plan PIVE. Además de las ayudas estatales, regiones como Andalucía (4.500 euros) y el País Vasco (hasta 5.000 euros) también ofrecen subvenciones. El sector reclama un plan de infraestructuras estatal y un plan director que lo oriente, con el apoyo de las comunidades autónomas, y que, por ejemplo, regule aspectos como el número de plazas eléctricas en los parking públicos y comunitarios. "Existe un borrador de decreto ley desde hace dos años que redactó el Gobierno, pero no sale adelante. Y es urgente, porque vas a un ayuntamiento y te encuentras con que no sabe qué es lo que tiene hacer", dice Redondo. El Grupo Renault ha invertido 4.000 millones de euros desde que empezó el proyecto conjunto de coche eléctrico con su socio Nissan. "Es un programa estratégico para la compañía y la prueba de que tiene mucho futuro es que ahora se están incorporando grandes competidores a este mercado", apunta Luis Valerio, director del área de Vehículo Eléctrico de Renault en España y Portugal. Valerio se refiere, entre otros, al grupo Volkswagen, que prevé lanzar su primer vehículo eléctrico antes del verano. Este ejecutivo compara este tipo de coches con un virus. "Hay un antes y un después cuando te subes a uno de estos coches y lo conduces. Necesitas tomarte tu tiempo para probarlo y disfrutar de la tranquilidad interior. Te acostumbras a él y ya no puedes dejarlo", dice. Renault fabrica cuatro modelos distintos: Fluence, Zoe, Kangoo y Twizy, este último es un cuatriciclo que se fabrica en exclusiva para todo el mundo en Valladolid. "El coche eléctrico ha llegado para quedarse, no está de paso, mientras llega otro tipo de tecnología", comenta Valerio. Este tipo de automóviles empiezan a ser también un factor destacado en las estrategias de las empresas de automoción, en buena parte obligados por los propios Gobiernos. China, por ejemplo, que es el mercado del automóvil que más está creciendo y que más lo hará en el futuro, pone como condición a las empresas que quieran instalarse allí que incluyan en su

oferta comercial este tipo de vehículos. Para ellos es una cuestión clave debido a la elevada contaminación que sufren sus grandes ciudades. Unas exigencias que también empiezan a poner algunas grandes compañías como parte de su estrategia medioambiental. Empresas como Ikea han empezado a pedir a sus proveedores (primero en Alemania) que tengan una parte de su flota en coches eléctricos para trabajar con ellos. Repsol, que es una petrolera, tiene su propia flota eléctrica. Además de la falta de infraestructuras, la otra piedra en el camino del coche eléctrico es su autonomía, o mejor dicho, la batería. Lo normal es que con este tipo de vehículos no podamos recorrer mucho más de 100 kilómetros. ¿O sí? Nissan anuncia que con su Leaf se pueden hacer entre 100 y 199 kilómetros, dependiendo del uso. BMW, que se ha lanzado de lleno a este mercado, probablemente presionado por la existencia de Tesla, de momento habla de 160 kilómetros, con un margen de 30 kilómetros arriba o abajo dependiendo de como conduzcamos, para su llamativo i3. "Algunos clientes nos llaman porque la batería del coche no dura lo que dicen las especificaciones, pero es que un eléctrico no se puede conducir como uno de gasolina. Si hundimos continuamente el pie en el acelerador, la autonomía disminuye. El i3 tiene 170 caballos de potencia y, al ser un eléctrico, la entrega desde el primer momento y sin desmayo. Pero si conducimos normal, la batería cumple", explica Alfonso Escenarro, jefe de ventas de vehículos eléctricos de BMW España. Como cualquier eléctrico actual, el i3 está pensado para un uso urbano o para el extrarradio de las grandes ciudades. No vale para largos desplazamientos en vacaciones. Para compensarlo, BMW ofrece un servicio especial que te permite alquilar uno de sus turismos convencionales a buen precio y hasta un máximo de 50 días al año. Renault también dispone de un servicio parecido. Como era de esperar, Escenarro tiene un i3 y va con él a todas partes. "Aunque vamos a remolque de otros países, este mercado empieza a moverse y lo va a hacer pronto a pasos de gigante. En cinco años, no va a tener nada que ver con la situación actual. Acabamos de sacar nuestro modelo y, de los 10.000 que tenemos en producción, ya tenemos 8.000 colocados", asegura. BMW va a lanzar en verano el i8, su primer híbrido enchufable. Al margen de las inversiones públicas y las limitaciones tecnológicas, este mercado está cambiando ya desde dentro. El dinamizador se llama Tesla Motors, un outsider del sector que tras triunfar en Estados Unidos se ha lanzado a la conquista de Europa. La firma automovilística del millonario Elon Musk, que cotiza en el Nasdaq, tiene previsto abrir más de 30 nuevos puntos de venta y ampliar su red de supercargadores de coches eléctricos en siete países europeos, incluida España. "Tesla es lo que yo llamo un rompehielos y nos va a quitar los miedos. Necesitamos más competidores en este sector para que se anime el mercado", apunta Valerio. "Su único secreto es que mete más baterías y más potentes en el coche y después lo cobra, porque sus modelos tienen un precio superior a los 60.000 euros", dice el directivo de BMW, quizás más sensible a la competencia de esta marca. La firma alemana espera vender 300 unidades este año en nuestro país y doblar esa cifra en 2015. Pero Tesla contraataca y ha anunciado hace unas semanas que está trabajando en un nuevo modelo con un precio sensiblemente inferior. Elon Musk espera empezar a fabricarlo en 2017 y avanza que a partir de 2020 la eficiencia de las baterías se multiplicará de manera importante. En España solo se vendió uno en 2013. PONERSE LAS PILAS. Nissan fabrica sus propias baterías y ofrece una garantía de cinco años. Renault ha apostado por rebajar el precio entre 6.000 y 8.000 euros y alquilársela al comprador del coche. Puede suponer una cantidad de entre 30 y 79 euros al año en su modelo Zoe, que se concibió desde el principio para ser eléctrico, dependiendo de los kilómetros que se recorran. BMW no las fabrica pero sí las diseña y las incluye en el precio de coche, pero con una garantía de ocho años o 100.000 kilómetros. El BMW i3 se puede comprar desde 35.000 euros; el Nissan Leaf, desde 21.900, y un Renault Zoe, desde 9.900 euros. En todos los casos con subvención pública incluida. Los coches eléctricos son silenciosos, algunos montan dispositivos para avisar de su presencia. Invitan a una conducción relajada y pueden transformarse en un superdeportivo por su capacidad de aceleración. El perfil habitual del comprador, hasta la llegada de BMW, es una empresa, en el 70% de los casos. "Los particulares tienen entre 30 y 50 años, son unos apasionados de las nuevas tecnologías, tienen un poder adquisitivo alto, lo compran como segundo coche, viven en un chalet unifamiliar y tienen una pareja que también trabaja", afirma Valerio. Aunque suelen ser algo más caros que sus modelos equivalentes alimentados con gasolina o gasoil, uno de los principales argumentos de compra es el ahorro que permiten en su uso diario. "El responsable de una empresa de mantenimiento de calderas me decía el otro día que solo en parkings

economizaba 1.800 euros al año", destaca.EL PRECIO JUSTO. Recorrer 100 kilómetros en un coche eléctrico cuesta entre 0,8 euros (si se carga con tarifa supervalve en horario nocturno) y 2,5 euros. En un vehículo diésel, entre 8 y 10 euros. "Además, su mantenimiento es un 20% más barato, ya que no tiene algunas piezas, como el tubo de escape, por ejemplo", dice Escenarro. BMW espera que dentro de tres años sus baterías permitan un 30% más de autonomía y reduzcan su peso otro tanto. La tecnología está cambiando. El resto de marcas manejan cifras parecidas. Manuel Amarilla, investigador del Instituto de Ciencias de los Materiales del CSIC, especializado en baterías, establece paralelismos entre lo que ha ocurrido con las baterías de los móviles y lo que pasa ahora con los coches. "Ya casi no nos acordamos de cómo eran los móviles hace unos años, con pilas enormes y pesadas y que apenas duraban. Igual que con ellos, los coches están pasando del níquel-cadmio al ion-litio y ahora estamos probando las de ion-cobalto. También se está trabajando en las de litio-azufre, que doblan la autonomía actual, y en las de litio-aire, que proporcionarán la autonomía de un atmosférico", asegura. Otros materiales en la mesa de los laboratorios son el grafeno y el silicio, que pueden sustituir a medio plazo al litio. "En este campo, la competencia es impresionante. Buscamos materiales no inflamables, ésta es una de nuestras líneas de investigación clave. Una batería es pura química, se hace sintetizando materiales, y el secreto es saber combinarlos. Hoy se pueden conseguir autonomías muy superiores si aumentamos el tamaño y le damos más potencia, pero entonces el problema es de peso, espacio y también de precio", asegura este investigador, para el que el principal problema de las baterías de los coches no es la autonomía, sino el coste. Una de las ventajas de las nuevas baterías es que no tienen efecto memoria y se pueden cargar el tiempo necesario sin afectar a su rendimiento. Con una instalación convencional (de entre 3,5 y 5,5 kilovatios y 16 amperios, la que suele tener un hogar convencional) el tiempo de recarga es de ocho horas. Y a medida que ganamos potencia, el tiempo se reduce. Con entre siete y diez kilovatios y 32 amperios la carga dura alrededor de dos horas. Algunas instalaciones públicas y gasolineras con carga eléctrica llegan a los 40 kw y en media hora podemos salir zumbando. Ahora sí parece que el futuro de la movilidad urbana es eléctrico, pero hasta llegar al millón de coches de Sebastián queda todavía un largo viaje, eso sí más barato y más respetuoso con el medio ambiente. EL NISSAN 'LEAF' ES EL COCHE MÁS VENDIDO EN NORUEGA EN DURA PUGNA CON UN MODELO DE TESLA APOYO: LE FALTA AUN UNA CHISPA CRECE LA OFERTA BMW i3 CITROËN C-Zero MITSUBISHI i-Miev NISSAN Leaf PEUGEOT Ion RENAULT Fluence RENAULT Zoe SMART

DETALLES

Título:	AL COCHE ELÉCTRICO LE FALTA AÚN UNA CHISPA
Autor:	OLEO, FRANCISCO
Título de publicación:	Actualidad Economica; Madrid
Primera página:	59
Año de publicación:	2014
Fecha de publicación:	Apr 1, 2014
Sección:	REPORTAJES
Editorial:	Unidad Editorial Revistas, S.L.U.
Lugar de publicación:	Madrid

País de publicación:	Spain, Madrid
Materia de publicación:	Business And Economics--Economic Situation And Conditions
ISSN:	00017655
Tipo de fuente:	Magazines
Idioma de la publicación:	Spanish
Tipo de documento:	News
ID del documento de ProQuest:	1508059610
URL del documento:	https://search.proquest.com/docview/1508059610?accountid=14501
Copyright:	Copyright Unidad Editorial Revistas, S.L.U. Apr 1, 2014
Última actualización:	2015-05-16
Base de datos:	ABI/INFORM Collection

ENLACES

[Linking Service](#)

Copyright de la base de datos © 2018 ProQuest LLC. Reservados todos los derechos.

[Términos y condiciones](#) [Contactar con ProQuest](#)