



Cambio de marcha

MANUEL C. RUBIO

La industria del automóvil en España, considerada la octava potencia mundial, atraviesa por un momento especialmente delicado tras acumular casi dos años de continuos descensos en las ventas. Su situación, aunque no difiere mucho de la que viven los otros principales países productores, despierta mayor preocupación si cabe por un doble motivo: el sector de la automoción es la columna vertebral de la industria española y el responsable de más de una cuarta parte de las exportaciones nacionales. Pero tras muchos meses de zozobra, esta industria ha cambiado su semblante en apenas unas semanas, gracias fundamentalmente a la entrada en vigor de los distintos planes europeos, incluido el español, de ayudas directas a la compra de coches. Unos incentivos que no esconden, sin embargo, la necesidad de que este sector afronte duros ajustes y una profunda reestructuración para poder responder a la actual crisis económica y a las crecientes exigencias medioambientales de los gobiernos. En el horizonte está producir vehículos más eficientes y menos contaminantes, dos condiciones que aventuran que el coche del futuro echará chispas

De capa caída. Frenazo en seco. En la cuneta. Profundo bache. Sin motor. Siniestro casi total. Al borde del precipicio. Nuevo batacazo. Con éstas y parecidas expresiones, los principales protagonistas de la industria del automóvil han venido alertando del desplome de la producción y especialmente de las ventas por el que atraviesa este sector en España desde hace casi dos años. Términos que podrán ser más o menos afortunados, pero que ilustran a la perfección la situación crítica, la profunda crisis y el momento especialmente delicado que vive la industria de la automoción en nuestro país, que en estos últimos meses ha visto cómo sus cifras retrocedían sin tregua ni desmayo hasta situarse en los niveles de principios y mediados de los noventa (el pasado ejercicio España concluyó con poco más de 2,5 millones de vehículos producidos y algo más de 1.100.000 automóviles matriculados, una cifra que, en este último caso, algunos analistas sitúan en apenas 900.000 a finales de 2009).

A la cabeza de Europa

Aunque se trata de un fenómeno que afecta a la práctica totalidad de los principales países productores del mundo, con excepción de China –la venta de coches se ha reducido un 25% en Europa, un tercio en Estados Unidos y está estancada en las economías emergentes, que iban a ser la tabla de salvación del sector–, lo cierto es que España es el país europeo que ha acumulado los mayores descensos de ventas y matriculaciones de vehículos en estos dos últimos ejercicios.

Un registro negativo que, en nuestro caso, adquiere una preocupante dimensión por un doble motivo. En primer lugar, porque el sector del automóvil está considerado la columna vertebral de la industria española. Una definición nada exagerada si tenemos en cuenta que el sector de las cuatro ruedas aporta el 8,4% del PIB y el 7% del empleo industrial (las 18 plantas de los once fabricantes que existen en suelo español dan trabajo a 70.000 trabajadores, a los que hay que añadir los aproximadamente 400.000 que

emplean las empresas de servicios y componentes).

Y en segundo término, porque el automóvil es el responsable del 26% de las exportaciones nacionales (más del 80% de la producción de vehículos se destina a mercados fuera de nuestras fronteras), lo que es muy relevante en un país como el nuestro que presenta en la actualidad uno de los déficits exteriores mayores del mundo en términos de PIB per cápita.

Duros ajustes

La crisis actual, una de las peores de la historia de la automoción que se recuerda, ha dejado al descubierto varias cuestiones y alguna que otra polémica. La primera certeza, y quizá la más importante, es que la industria del automóvil ya no volverá a ser la misma. Y es que este sector, en el que, según los datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (Oica), conviven medio centenar de grandes fabricantes en todo el mundo –aunque sólo 17 de ellos producen más de un millón de unidades

anuales—, se enfrenta a duros ajustes y una profunda reestructuración. Un proceso difícil y complejo del que con toda seguridad surgirán alianzas interesadas o se crearán uniones nunca antes pensadas, pero del que también no todos saldrán bien parados, caso del histórico fabricante sueco Saab, considerado la primera gran víctima de esta crisis, aunque no la única.

La reciente suspensión de pagos de General Motors (GM), el gigante americano que durante más de siete décadas lideró el mercado mundial del automóvil, unida a la de Chrysler, que buscará en su fusión con Fiat poder salir a flote, y a la compra de Opel por parte de Magna International, una empresa austro-canadiense de componentes, han venido a marcar el fin de una era en el automóvil. Y a demostrar que las reglas estrictas del mercado se han debilitado en esta etapa de crisis financiera global y que los gobiernos no dudan un instante en promover y tutelar operaciones de rescate de todas aquellas empresas, como son las automovilísticas, que consideren estrategias para sus economías nacionales.

Esta reestructuración supondrá el cierre de plantas y la pérdida de puestos de trabajo —la suspensión de pagos GM conlleva aparejada la clausura de 14 plantas y la desaparición de 21.000 empleos en Estados Unidos, mientras que la quiebra de Opel hubiera comprometido seriamente la actividad económica europea, ya que el grupo alemán cuenta con 52.000 empleos en toda Europa, de los que 7.000 corresponden a la planta aragonesa de Figueruelas—, pero seguramente permitirá renacer al sector. Una drástica reconversión que, especialmente en el caso de los dos gigantes americanos, pasa por fabricar coches más pequeños, más baratos, con un menor consumo de gasolina y menos contaminantes.

Se trata, en suma y tal y como aseguran casi todas las fuentes de este sector, de cierres y fusiones inevitables que no hacen sino anunciar que la batalla por la supervivencia ha comenzado. Y que sobrevivir exigirá crear empresas más pequeñas y más competitivas.

Exceso de producción

Por otro lado, la mayoría de los expertos coinciden en destacar que la caída de la demanda —el mercado mundial se ha contraído desde unos 67 millones de coches anuales a poco más de los 43 actuales—, unida a la dificultad de las empresas para acceder al crédito, ha destapado la existencia de un exceso de capacidad productiva, que sólo en Europa se estima en

torno a los tres millones de automóviles anuales.

Este stock de vehículos tiene para la patronal de concesionarios (Faconauto) un claro culpable, los fabricantes, a los que acusan de haber producido más de lo que necesitaban y de crear, por tanto, una burbuja automovilística similar a la inmobiliaria, que ha explotado en el momento en el que a los consumidores les ha fallado la financiación.

Los concesionarios españoles, que acumulan más de 450.000 vehículos en sus almacenes, lamentan que desde el inicio de la crisis ya se han perdido más de 10.000 empleos en el sector, y que están en el aire otros 20.000, si no se pone un pronto remedio. Pero aunque fueron los primeros, no han sido los únicos en dar la voz de alarma. Así, la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (Sernauto) alertaba no hace mucho que de no cambiar las tornas la situación del sector, que en 2008 perdió el 15% de sus puestos de trabajo, hasta quedarse en poco más de 208.000 trabajadores, puede llegar a ser dramática a finales de 2009.

La oveja negra

La industria de componentes se queja de ser la oveja negra de la automoción ya que, según sostienen, se trata de un sector con menor poder de presión que los fabricantes y mucho más atomizado. Sea o no así, la verdad es que los datos de Sernauto son lo suficientemente elocuentes: la facturación cayó casi el 9% en 2008, situándose por debajo de los 30.000 millones de euros; en los últimos meses 22 plantas han cerrado sus puertas y otras doce están en suspensión de pagos; y cerca de 60.000 trabajadores de 312 empresas estaban a finales de mayo afectados por expedientes de regulación de empleo (ERE).

Además, la patronal de componentes asegura que este sector se ha visto también perjudicado en el reparto de los fondos del Plan de Competitividad del Sector de Automoción aprobado en marzo por el Gobierno de España, dentro del Plan Integral de Automoción (PIA). Para empezar, porque los 4.000 millones de euros en ayudas que solicitaban los fabricantes y la industria auxiliar se han visto reducidos a 800. Y sobre todo, porque de este montante final, que se va a repartir entre 156 proyectos de empresas radicadas en trece comunidades autónomas y que supondrán una inversión asociada de más de 3.000 millones de euros en 2009, al sector representado por Sernauto sólo

le han correspondido 316, algo menos del 40% del total, mientras que los 484 millones restantes han ido a parar a los fabricantes de automóviles y vehículos industriales.

Clamor sectorial

A ellos se han unido las voces de fabricantes (Anfac), importadores (Aniacam) y vendedores (Ganvam), que durante once meses han venido reclamando con insistencia al Gobierno un plan de ayudas directas para reactivar una demanda que mes a mes se hundía con estrépito. Un clamor sectorial con el que todas las asociaciones del sector pretendían hacer frente a los malos augurios que anunciaban, caso del informe El Observador del Automóvil 2009, presentado a finales de marzo por un banco experto en crédito al consumo en el transcurso del congreso nacional de la patronal de concesionarios (Faconauto), que sólo dos de cada cien españoles tiene intención de comprarse un coche a lo largo del presente año.

Conscientes de que en épocas de vacas flacas e incertidumbre como la actual, la compra de un coche, que constituye la segunda mayor inversión para la mayoría de las familias después de la vivienda, es el gasto que antes se aparta, estas organizaciones alertaban de que el Plan VIVE (Vehículo Innovador-Vehículo Ecológico) aprobado por el Ejecutivo en junio de 2008 era una medida insuficiente ya que, a pesar de que su entrada en vigor había conseguido dinamizar algo el mercado (el Plan, que ha agotado los 700 millones de euros de presupuesto para 2009 en el mes de mayo, seis meses antes de lo previsto, se ha cerrado por este año con 70.536 operaciones), entendían que éste no era capaz de generar demanda adicional, como lo demostraban todos los meses los fuertes descensos registrados en las matriculaciones (Según datos de Anfac y Ganvam, en los cinco primeros meses del año se han matriculado en España 336.371 turismos y todoterrenos, frente a los 587.411 del mismo periodo del año pasado, lo que supone un descenso del 42,7%).

Una crítica que también ha sido compartida por la Asociación Europea de Constructores de Automóviles (Acea), que considera al Plan VIVE un instrumento ineficaz por su elevado nivel de complejidad, ya que su implementación requería de la participación de bancos y compañías de financiación, y abogaba por la aplicación de incentivos directos en todos los países de la Unión Europea.

Eso sí, la apuesta de esta organización europea por conceder ayudas directas estaba condicionada a que éstas estuvieran dirigidas al achatarramiento de los coches más contaminantes y a que, en la medida de lo posible, fueran coordinadas en el seno de la UE. Con su propuesta, Acea pretendía establecer un

terreno de juego y salvaguardar el mercado interno y evitar que las ayudas, si no eran consensuadas por todos, convirtieran a los diferentes estados en auténticos reinos de taifas, con unas normas totalmente contrarias a la idea de un mercado único europeo sin distorsiones fiscales.

Ayudas "a la carta"

Sin embargo, el limitado papel que la propia Acea asigna a la Comisión Europea para poder armonizar este tipo de medidas ha llevado a que cada país haya aprobado el plan de incentivos a la compra de automóviles que le ha parecido más oportuno para salvar de la quema a



El difícil equilibrio de las dos ruedas

No corren buenos tiempos para vender nada sobre ruedas. Y los fabricantes de ciclomotores y motocicletas lo saben tanto o más que los de los coches. En apenas un lustro, este sector ha pasado de tocar el cielo tras la convalidación del carné de motos de menos de 125 centímetros cúbicos a ver desplomarse sus ventas y acumular hasta más de 80.000 unidades sin vender por falta de clientes.

Según la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), esta industria matriculó el pasado año poco más de 296.000 vehículos, lo que supone casi 100.000 menos que en 2007. La producción, por su parte, ha seguido la misma tónica, y el año pasado salieron de las fábricas españolas menos de 220.000 ciclomotores y motos, lo que representa una caída media de casi el 10%.

Pero si estos datos son malos, las previsiones para el año en curso son aún peores. Así, la patronal de las dos ruedas estima que el sector reducirá su número de matriculaciones en un 40%, hasta situarla alrededor de las 178.000 unidades, una cifra que no se alcanzaba desde los años noventa (en los cinco primeros meses del año, las ventas de motos y ciclomotores han caído un 52%). Este descenso del mercado acarreará igualmente recortes en la producción, que al final de 2009 verá reducido su volumen en un 35%.

Si la situación no varía, el sector perderá este año casi la mitad de los 29.000 empleados que tenía en 2008, principalmente del

área comercial. Y es que, según asegura Anesdor, mientras que el tiempo de rotación de un vehículo de dos ruedas era de 45 días en 2008, ahora hacen falta 200 días para venderlo.

La industria de las motos acusa al Gobierno de ser el principal culpable de este momento dramático y difícilmente sostenible que viven. El impuesto de matriculación ligado a las emisiones de dióxido de carbono que entró en vigor para este sector a finales de 2008, y que ha elevado en 1.500 euros el precio medio de estos vehículos; la falta de apoyo específico al ciclomotor y la exclusión de esta industria del Plan de Competitividad del Sector de la Automoción son, a juicio de Anesdor, medidas que demuestran el desprecio del Gobierno central por el sector de la motocicleta y que le han causado daños de difícil recuperación.

Anesdor no sólo lamenta la falta de apoyos concretos, sino que critica que desde mediados de mayo las ventas se han ralentizado por culpa del anuncio del Gobierno de que las motos también se podrían beneficiar del Plan 2000E previsto para los coches, una medida que sin embargo todavía sigue en estudio. Mientras el Ejecutivo central deshoja la margarita de cómo articular las ayudas al sector (baraja incentivos para el achatarramiento de motos viejas como el creado en Italia y que ha impulsado las ventas un 45%), al menos dos comunidades –Madrid y Cataluña– han puesto en marcha su propio plan para incentivar la compra de motos. Aunque no garantizan mantenerlas cuando el Estado aplique el suyo.



Planta de producción de automóviles de la marca Chevrolet. / AGEFOTOSTOCK

su industria automovilística nacional.

Así, Francia ha optado por abrir una línea de crédito de 6.500 millones de euros para rescatar a los grupos Renault y Peugeot-Citroën. Una fórmula que ha sido duramente criticada por Bruselas y que se aleja de la adoptada por otros países, como Alemania, que se ha negado a dar ayudas directas a los fabricantes de automóviles y ha optado por establecer descuentos en el impuesto de matriculación y conceder ayudas de hasta 2.500 euros a aquellos que adquieran un vehículo nuevo a cambio de entregar el viejo. Italia, por su parte, ha arbitrado un plan de ayudas a empresas productoras de bienes e incentivos de 1.500 euros para quienes se deshagan de coches contaminantes y los sustituyan por otros ecológicos. Una medida que, en este caso, sí ha sido saludada por todos, ya que el país transalpino cuenta con el parque automovilístico más viejo de Europa, con más de 15 millones de coches con más de diez años de antigüedad.

Tirón europeo

En estos y otros casos, la práctica totalidad de los países europeos han entendido

que sin cheques a los compradores, las ventas de coches se hundirían. Gracias a ellas, y aun sin estar para lanzar cohetes, lo cierto es que la industria del automóvil, y de manera particular los constructores, han cambiado su semblante en apenas unas semanas. Sobre todo en España, donde las ayudas directas aprobadas por la mayoría de nuestros socios europeos han elevado la demanda de coches pequeños y menos contaminantes, justo el segmento en el que están especializadas las fábricas españolas, que exportan el 85% de los automóviles que ensamblan.

En este contexto de demanda adicional que puede generar para Europa estas ayudas, y que Acea, la patronal europea de los fabricantes, estima que superará el millón de turismos en 2009, la Asociación Nacional de Constructores de Automóviles y Camiones (Anfac) no ha dudado en revisar entre cinco y seis puntos sus pesimistas previsiones de producción para este año, fijadas inicialmente en un descenso del 21%.

Estos datos, que podrían hacer pensar que algo se empieza a mover en el sector, no permiten sin embargo lanzar todavía

LA CAÍDA DE LA DEMANDA Y LA DIFICULTAD DE LAS EMPRESAS PARA ACCEDER AL CRÉDITO HAN DESTAPADO LA EXISTENCIA DE UN EXCESO DE CAPACIDAD PRODUCTIVA, QUE SÓLO EN EUROPA SE ESTIMA EN TORNO A LOS TRES MILLONES DE AUTOMÓVILES ANUALES

las campanas al vuelo porque, tal y como se cuestiona la propia patronal de fabricantes españoles, todos estos planes europeos tienen fecha de caducidad, por lo que, si la crisis no se atenúa, y mucho, los problemas podrán venir después.

El Plan 2000E

Pero, al menos de momento, la industria del automóvil en España empieza a mirar al futuro con otros ojos. Y más aún tras la entrada en vigor el pasado 18 de mayo del Plan 2000E, el mayor cheque de ayudas que nunca se ha dado a la renovación de vehículos en nuestro país.

Porque aunque tarde, como así lo piensan todas las asociaciones del sector y lo refrenda el hecho de que España haya sido el último gran país europeo en entender que la receta para vender coches es la ayuda directa, este plan, que concede ayudas de hasta 2.000 euros para la compra de un coche nuevo o usado de hasta cinco años, prevé incrementar la demanda de vehículos en unas 200.000 unidades. De ser así, el sector entiende que la venta de coches cerrará el año en números rojos con relación a 2008, pero con cifras mucho más reducidas que las barajadas antes de su aprobación.

España, con todo, confía en que este Plan 2000E, dotado con 100 millones de euros y un año de vigencia, consiga los mismos o parecidos resultados que los planes similares puestos en marcha en Alemania, donde las ventas de coches en abril aumentaron el 19%; Francia, en el que las matriculaciones cayeron sólo el 4,8% hasta abril, o Italia, donde lo hicieron el 7,5%.

Sin embargo, este plan de ayudas directas del que inicialmente muchos critica-

ron su improvisación, finalmente no ha gustado a todos, al menos a Madrid y La Rioja, que se niegan a subvencionar los 500 euros por operación previstos en el plan (los fabricantes aportan 1.000 euros y el Gobierno central, los 500 restantes) y prefieren aplicar sus propias recetas de reducción del impuesto de matriculación.

A pesar de ello, lo más probable es que este nuevo Plan "Prever" tenga un impacto dinamizador en el mercado, que algunos expertos cifran en el 20% (durante los tres primeros días de vida del Plan 2000E, las ventas de coches a particulares ascendió a 7.000 unidades, lo que representa un incremento del 15% con relación al 2008). Un escenario de cierto optimismo al que contribuye el hecho de que las visitas a los concesionarios hayan aumentado notablemente desde su puesta en marcha. Y es que, a pesar de los datos –los últimos, correspondientes al mes de mayo, indican que las matriculaciones cayeron un 38,7%–, el sector asegura empezar a ver brotes verdes. O, cuando menos, un freno en la caída de las ventas en distintos segmentos, especialmente en el de los coches con menores emisiones de CO₂.

Expectativas que las principales asociaciones del sector esperan ver cumplidas en junio y los siguientes meses de verano y que también afectarán a los coches usados. Según las previsiones de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam), la entrega de este tipo de coches alcanzará los 1,4 millones de unidades en 2009, lo que supone un descenso de únicamente entre el 2% y el 5% en comparación con las cifras de 2008 y que al final del año se habrán vendido 1,7 vehículos usados por cada automóvil nuevo que se comercialice en el mercado español.

El futuro echa chispas

Con todo, no parece razonable que el futuro de la industria del automóvil le corresponda a estos coches, sino a otros bien distintos, mucho más avanzados y medioambientalmente sostenibles, que incluso podrían echar chispas, si es que se confirman las últimas tendencias de los fabricantes de apostar decididamente por el vehículo eléctrico. Un fenómeno global al que tampoco ha querido ser ajeno el Gobierno de España, que ha anunciado su intención de que un millón de estos coches circulen por las carreteras españolas en 2014.

Pero nuestro país no sólo quiere utilizar el coche eléctrico. Además, quiere fabricarlo. Según destacaba reciente-

Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones

www.anfac.es

Web de esta asociación profesional creada en 1977 para fomentar el desarrollo del sector de la automoción en España, y colaborar en la defensa de sus intereses, promoviendo la colaboración entre los fabricantes asociados en los aspectos técnicos, económicos, financieros y en cuantos otros se consideren necesarios para el progreso armónico del sector. Representa los intereses de los once fabricantes establecidos en España.

Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción

www.faconauto.com

Portal de la patronal que integra a las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas automovilísticas presentes en el mercado español, que representa a más de 3.150 concesionarios de turismos y 311 de vehículos industriales, de los que dependen las 4.820 empresas del segundo nivel de distribución (agencias y servicios oficiales), lo que totaliza más de 7.970 pymes de automoción. El sector cuenta con una facturación aproximada de 80.000 millones de euros anuales.

Otros sitios de interés

www.aniacam.com

Página de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas, fundada en 1977, para el estudio y defensa de los intereses del sector de automoción en general y, en particular, de las empresas importadoras, a las que representa directamente. Agrupa a 35 empresas importadoras de vehículos que representan a 43 marcas.

www.sernauto.es

Web de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción, fundada en 1967, y que representa los intereses de esta industria ante la Administración y las instituciones públicas y privadas.

www.ganvam.es

Página de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios.

www.ancera.org

Página de la Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios y Accesorios para Automoción.

www.anesdor.com

Web de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas.

www.fundacionfitsa.org

Web de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad y el Medio Ambiente del Automóvil (FITSA).

www.mityc.es

Web del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

www.acea.be

Página de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles. En inglés.

www.oica.net

Web de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles. En inglés.

www.ideauto.com

Página del Instituto de Estudios de Automoción.

www.asepa.es

Página de la Asociación Española de Profesionales de Automoción.

www.idae.es/index.php/mod.pags/mem.detalle/id.407

Página con información sobre el proyecto piloto de introducción de vehículos eléctricos (Movele) gestionado y coordinado por el IDAE.

mente el ministro de Industria, Miguel Sebastián, el Plan de Competitividad del Sector de la Automoción ha activado iniciativas para comenzar a trabajar en el desarrollo de vehículos híbridos y eléctricos en al menos diez empresas. Para Sebastián, las ventajas de estos coches movidos por energía eléctrica se centra en tres ejes fundamentales: contribuir a amortizar la importante apuesta realizada por España en infraestructuras viarias, ayudar a reducir la actual gran dependencia energética del exterior y colaborar en la integración plena de las energías renovables (el hecho de que estos vehículos se recarguen en las horas en las que las demanda eléctrica es más baja, permitiría aprovechar al máximo la producción renovable).

Proyecto piloto

Dentro de esta apuesta por convertir a la industria española en líder en la fabricación de estos vehículos –las características de la producción automovilística española, especializada en segmentos



Presentación del Mazda 2 de dos puertas en el salón del automóvil de Leipzig (Alemania). / AGEFOTOSTOCK

LA VENTA DE COCHES SE HA REDUCIDO UN 25% EN EUROPA, UN TERCIO EN ESTADOS UNIDOS Y ESTÁ ESTANCADA EN LAS ECONOMÍAS EMERGENTES, QUE IBAN A SER LA TABLA DE SALVACIÓN DEL SECTOR

bajos y con modelos semejantes a las propuestas eléctricas, la hacen más compatible que en otros países–, el Ministerio de Industria resalta la reciente puesta en marcha del programa MOVELE (Proyecto Piloto de Movilidad Eléctrica), una iniciativa gestionada y coordinada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) que cuenta con 10 millones de euros de presupuesto y que persigue introducir 2.000 vehícu-

los eléctricos de diversas categorías, prestaciones y tecnologías en entornos urbanos durante este año y el siguiente. Madrid, Barcelona y Sevilla ya han presentado propuestas para instalar 500 puntos de recarga, así como otras medidas a favor de la movilidad eléctrica.

Frentes abiertos

Aunque parece claro que el futuro inmediato es eléctrico (diferentes marcas anuncian que coches de este tipo fabricados en serie comenzarán a circular muy pronto por Estados Unidos y Japón y poco más tarde por Europa), los fabricantes no descartan otras opciones e investigan en diferentes frentes (híbridos, aire comprimido, energía solar, gas natural o biocombustibles) para satisfacer las demandas de los consumidores, que en más de las mitad de los casos declaran su preocupación por la contaminación medioambiental a la hora de comprar un coche.

En cualquier caso, los más optimistas están convencidos de que los precios de las nuevas baterías de ión-litio de última generación, las mismas que usan los teléfonos móviles y que proporcionan la potencia y la autonomía necesarias, bajarán lo suficientemente rápido como para hacer más económicos este tipo de coches y atraer así a los usuarios.

Los escépticos, por su parte, dudan de que el coche eléctrico vaya a ser la pana-

cea, al igual que ya ocurriera con el coche de hidrógeno, la otra bala de plata que iba a convertirse en la solución a la crisis del petróleo, y aseguran que todavía quedan muchas dudas por resolver sobre la procedencia de la electricidad para recargar las baterías, el ciclo de vida completo de éstas y los materiales necesarios para su fabricación, o la capacidad de distribución.

Entre unos y otros, la opinión más extendida es que a los motores de combustión, aunque más eficientes y menos contaminantes, aún les queda bastante recorrido. Y que en el futuro próximo coexistirán vehículos de distintas tecnologías y combustibles, tal y como pone de manifiesto un reciente informe sobre nuevos combustibles y tecnologías de propulsión elaborado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (Fitsa).

Y faltan los que van más allá y expresan los inconvenientes de la proliferación del uso del vehículo privado. Porque, según sostienen, los atascos de coches eléctricos quizá sean más limpios, pero seguramente no menos problemáticos.

Para quienes así opinan, la solución no puede pasar sólo por la sustitución y critican que antes de pensar en cómo será el coche del futuro no se plantee, al menos con la misma intensidad, cómo ir hacia un futuro donde el coche sea menos necesario.