

La industria automovilística busca el encaje del vehículo eléctrico

Las oportunidades y las amenazas de esta tecnología para la industria aún no están claras. La apuesta es incierta para proveedores de piezas, fabricantes, compañías eléctricas y concesionarios

Begoña Merino

Sostenibilidad económica, además de ecológica. Esa es la condición que el vicepresidente de I+D de Seat, Frank Bekemeier, considera ineludible para que los vehículos eléctricos e híbrido echen a rodar por las carreteras, y no como meros vehículos de pruebas. "No creo que sea antes de 2014", ha afirmado el directivo durante la conferencia-debate celebrada recientemente por el Grupo de Trabajo de Innovación del Colegio de Economistas de Cataluña.

El objetivo del acto ha sido detectar las amenazas y oportunidades que puede representar la comercialización del vehículo eléctrico para la industria del automóvil. Pero aún son demasiadas las variables en juego y las estrategias que adopten los proveedores de piezas, fabricantes, compañías eléctricas y concesionarios no dejan de constituir una apuesta algo incierta en el escenario actual.

Entre otras cosas, porque hoy por hoy fabricantes como Seat no ven mercado para vehículos cuyo precio de venta no puede competir con el vehículo de motor térmico. Bekemeier no duda que el futuro será del vehículo eléctrico o híbrido, pero no con el alto coste que representan las actuales baterías. En el caso del Seat León Twin Drive Ecomotive, el prototipo híbrido que la empresa cede a varios ayuntamientos españoles para ponerlo a prueba, el precio de las baterías oscila entre 10.000 y 12.000 euros. Es poco menos que el precio de venta del León de motor térmico más económico que comercializa la empresa. "Esto no es rentable para nadie ahora mismo", ha afirmado el directivo.

Estrategias alternativas

El vehículo eléctrico es un claro exponente de la convergencia entre novedad tecnológica y los distintos posicionamientos y estrategias de los fabricantes de una industria que no atraviesa su mejor momento. En los próximos años se verán los resulta-



Prototipo de coche eléctrico de la marca Nissan, que prevé lanzar ocho nuevos modelos eléctricos en los próximos años y afirma disponer de la capacidad de producir 500.000 baterías año.

BEKEMEIER NO DUDA QUE EL FUTURO SERÁ DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO O HÍBRIDO, PERO NO CON EL ALTO COSTE QUE REPRESENTAN LAS ACTUALES BATERÍAS

dos del encaje que cada fabricante dé a esta novedad tecnológica en su estrategia general. Bekemeier cree que la del vehículo eléctrico es una carrera de fondo. Pero para otras compañías se trata de una carrera en la que debe haber un líder. La alianza formada por Renault y Nissan se congratula de ser el primer fabricante que pondrá un modelo eléctrico en el mercado. AESC, la empresa conjunta formada por Nissan y NEC, ha dado como resultado

el lanzamiento del Nissan Leaf a finales de 2010, cuyo precio rondará los 32.000 dólares, a los que habrá que restar los 7.000 de ayudas por la compra del vehículo. Nissan ha implantado un sistema de reservas del nuevo modelo en su sitio web y asegura tener más de 10.000 reservas del modelo, que se realiza previo pago de 99 dólares.

La baza del nuevo modelo, afirma el director general de I+D de Nissan, Javier Piris, es una batería de ión litio de estructura laminada. Según la compañía, con la mitad de tamaño, estas baterías duplican la capacidad de las convencionales, tienen mejor refrigeración y su disposición aporta mayor estabilidad al vehículo, además de estar libres del temido efecto memoria.

Nissan prevé lanzar ocho nuevos modelos eléctricos en los próximos años y afirma disponer de la capacidad de producir 500.000 baterías año. Si, como prevé el informe publicado por la consultora Deloitte, los precios de las baterías se reducen el 40% en los próximos años, Nis-

san estará muy bien posicionada en los mercados de Estados Unidos y Japón.

En el caso del Nissan Leaf, se ha querido imprimir al interior del vehículo un aspecto diferenciado, pero las características respecto a un turismo de motor térmico son inexistentes. Una de las áreas pendientes de un desarrollo adaptado al vehículo eléctrico es la calefacción, que hoy resulta excesivamente gravosa para las baterías de un vehículo como éste, con 160 kilómetros de autonomía.

Nissan también ha querido incidir en el aspecto tecnológico, dotando al modelo de posibilidades como la recarga de la batería controlable mediante un mensaje desde el teléfono móvil. Este es un campo abierto a nuevos desarrollos y un aspecto que tener en cuenta. Según Piris, el acento en el aspecto tecnológico intenta compensar el *efecto carricoche*. No es difícil imaginar las diferencias en la sensación de conducción de un vehículo eléctrico respecto a las de un turismo con motor de combustión, que pueden representar que los modelos eléctricos acaben dirigiéndose a un determinado segmento de mercado. "El mercado deberá adaptarse a la nueva filosofía del producto", afirma Vicenç Aguilera, director general de Ficosa, quien cree que las oportunidades existen, pero hoy en día, "son complicadas".

Limitaciones de la red eléctrica

La capacidad de la red eléctrica para dar respuesta a la potencial demanda de un parque de vehículos eléctricos es otro punto de discusión. Según José María Rovira, director general de Fecsa-Endesa en Cataluña, "los vehículos que está previsto introducir en España pedirían al sistema eléctrico catalán del orden de 1.000 megavatios". Rovira cree que si no se utilizan las horas valle para recargar los vehículos, el incremento de consumo eléctrico puede "equivaler a instalar otra central nuclear".

Lo cierto es que asistimos a una revolución tecnológica e industrial en el mundo del automóvil, en la que se aplican conceptos como la recuperación de la energía de frenado y las tecnologías de reducción de emisiones y posibilidades prometedoras como la tecnología de hidrógeno. Pero algunos expertos en el automóvil como el presidente de SAT, Rafael Boronat, no dudan que los vehículos eléctricos e híbridos están en una posición ventajosa y que son "algo más que un ejercicio de ingeniería aislado"

Europa cumplirá el objetivo de generar el 20% de la energía a partir de fuentes renovables en 2020

Patricia Luna Londres

Por fin una noticia positiva: Europa cumplirá el objetivo marcado para 2020 de generar el 20% de energía a través de renovables (sobrepasando ligeramente al alza con el 20,3%). Así se desprende de las proyecciones publicadas recientemente por la Comisión Europea.

España y Alemania lideran la clasificación de la Liga Europea de las renovables, convirtiéndose en las más goleadoras. Nuestro país se situaría como campeón absoluto de la lista con unas proyecciones cercanas al 23% de energía proveniente de renovables para 2020, mientras que Alemania establece que superará su objetivo con un tímido 0,7% de margen. Las aportaciones de otros equipos europeos en la cabecera (Estonia, Grecia, Irlanda, Polonia, Eslovaquia y Grecia), que también superarían ligeramente el 20%, servirían para compensar la actuación de aquellos que no alcanzarían la meta. Entre todos los países de cabeza se generaría un superplus del 2% de la energía esperada.

En total, de los 27 países europeos, 23 de ellos afirman que alcanzarían el objetivo de 2020 y 10 superarían la línea marcada por la Comisión Europea según las proyecciones anunciadas, lo que da alas al optimismo por una vez.

Por debajo de la clasificación y en la zona de descenso se situaría el consorcio formado por Bélgica, Italia, Luxemburgo, Malta, Bulgaria y Dinamarca. Sin embargo, ninguno de los países que se disputan la segunda división se quedaría a más del 1% de lograr su meta.

Aunque Italia, probablemente, sería el país con el descenso asegurado, ya que presenta la mayor escasez de producción de energías renovables domésticas, para cumplir su parte prevé que tendrá que importar energías renovables de sus vecinos no miembros de la UE. En total, 1,2 Mtoe (millones de toneladas equivalentes al petróleo) que vendrían de países como Albania, Croacia, Serbia y Túnez.

"Estas proyecciones muestran que los Estados miembro se toman las cuestiones de la energía renovable muy en serio y que están realmente trabajando para empujar la producción doméstica. Esto es, además, un incentivo para invertir en tecnologías verdes y en la producción de energías renovables", afirmó el comisario de Energía, Günther Oettinger.

Planes más radicales

La realidad es que desde la puesta en marcha de la directiva, muchos países han introducido planes mucho más radicales para acelerar el desarrollo y la expansión de tecnologías energéticas renovables, como es el caso de la reciente introducción de la tarifa de compensación por unidad en el Reino Unido.

"La gran mayoría de los Estados miembros de la UE reconocen los beneficios económicos, sociales y medioambientales de promover una gran variedad de tecnologías energéticas renovables de forma nacional, tal como demuestran las previsiones que han realizado", afirmó la secretaria general del Consejo Europeo de Energía Renovable, Christine Lins.

La directiva de 2009 de Energía Renovable obliga a todos los países sometidos al Plan Nacional de la Comisión Europea a enviar sus planes para lograr estos objetivos a finales de junio de 2010. También establece que los miembros pueden lograr el objetivo mediante producción interior o estableciendo iniciativas conjuntas con otros estados de la EU o fuera de ella.

En los documentos enviados Francia, Italia, Grecia y España muestran su interés en desarrollar energías en países en desarrollo en el marco del Plan Solar del Mediterráneo o en el oeste de los Balcanes, según la Comisión. Algunos países incluso especifican las tecnologías en las que les gustaría cooperar, como el caso de la eólica en Alemania, Estonia e Irlanda, la hidráulica en Rumania y Bulgaria y la biomasa en Letonia.