

## El despegue del coche eléctrico

La patronal del sector automovilístico pide un plan de incentivos para potenciar el desarrollo industrial de este tipo de vehículos e impulsar definitivamente las ventas en España

**Manuel C. Rubio**

Ningún país del mundo fabrica tantos modelos de coches eléctricos como España, que ha multiplicado por nueve su oferta en los últimos cinco años. Pese a ser una potencia europea en la producción de este tipo de vehículos con más de 16.000 unidades fabricadas desde 2012, las ventas nacionales no llegan todavía a los cuatro dígitos (854 unidades comercializadas en 2013) y están muy lejos de las registradas por Estados Unidos, Japón, Francia, Noruega o Alemania, los cinco países que lideran el mercado mundial del coche eléctrico. En el conjunto de la Unión Europea, que representa el 25% del mercado global con casi 50.000 unidades vendidas en 2013 y unas previsiones que apuntan a que podrían alcanzarse las 100.000 en 2015, el peso específico de nuestro país apenas supera el 1,7%.

Un contexto no muy alentador pero en el que no faltan datos esperanzadores ya que, según resaltan desde la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), la velocidad de crecimiento de este tipo de vehículos alternativos es 15 veces superior a la obtenida por los coches híbridos en sus inicios. Sin embargo, la patronal es consciente de que esto por sí solo no basta más para conseguir el definitivo despegue de estos coches en España, por lo que ha pedido un plan de incentivos en 2015 para impulsar el mercado nacional y potenciar su desarrollo industrial.

Y es que, en opinión del sector, el cambio progresivo y sin vuelta atrás hacia el vehículo eléctrico está más que justificado por el enorme desarrollo que experimentará la población urbana en las próximas décadas, la acuciante necesidad de preservar la calidad del aire y en el uso inteligente del sistema eléctrico como alternativa a la importación del petróleo. Así al menos lo pusieron de manifiesto los diferentes actores de esta industria en el primer Simposio internacional sobre el vehículo eléctrico celebrado a finales de agosto en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, en Santander, en el que insistieron en que es imprescindible que los conductores cambien el chip respecto al modo de repostar el coche.



Renault Twizy de la policía en una calle de Valencia. Este pequeño vehículo eléctrico de Renault se fabrica en Valladolid. Foto: Rostislav Glinsky / Shutterstock

Los fabricantes apuntan a un plan transversal y amplio que permita duplicar la actual producción y que contemple todos los elementos necesarios para el adecuado desarrollo de nuevas tecnologías más eficientes. A tenor del documento presentado en este foro universitario, este plan se asentaría en incentivos a la compra, atención a la infraestructura de recarga, políticas de movilidad urbana, compras públicas y una fiscalidad específica con exención del pago del impuesto de circulación o reducción de la tributación de las empresas, que son las que más demandan este tipo de vehículos.

### Infraestructuras de recarga

En relación a la infraestructura de recarga, Anfac considera necesaria una definición y publicación de las reglamentaciones técnicas sobre instalaciones de recarga de vehículos eléctricos. Además, estima imprescindible la obligatoriedad de instalar puntos de recarga en nuevas edificaciones y en las ya existentes, para garantizar el cumplimiento de la Directiva de Infraestructuras de Combustibles Alternativos.

Por su parte, la Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial (F2I2), sostiene que la red eléctrica española se

podría optimizar para los coches eléctricos con relativamente poca infraestructura adicional, además de que la electricidad consumida por uno de estos vehículos tendría un coste tres veces inferior a lo que gastaría un coche de gasolina o gasóleo.

Pero la popularización del vehículo eléctrico también traería consigo oportunidades para los fabricantes de componentes, según resaltan desde su patronal, Sernauto. El desarrollo y fabricación de baterías, sistemas eléctricos y electrónicos y sistemas de propulsión serían, junto al uso de materiales más ligeros y resistentes, algunos de los campos más beneficiados. Con todo, el principal caballo de batalla seguirá girando en torno a la autonomía eléctrica de estos coches, aún muy limitada salvo contadas excepciones. Por eso, el reciente anuncio de Telsa –la compañía californiana ya ha confirmado su desembarco en España en 2015– de que muy pronto podría fabricar coches con una autonomía de 800 kilómetros gracias a la utilización de ánodos de grafeno en las baterías, ha puesto lo dientes largos a todos sus competidores. El único problema es que, de momento, el grafeno es muy caro de obtener y, por tanto, quizá no demasiado rentable.