LA VANGUARDIA
BARCELONA

22/09/11

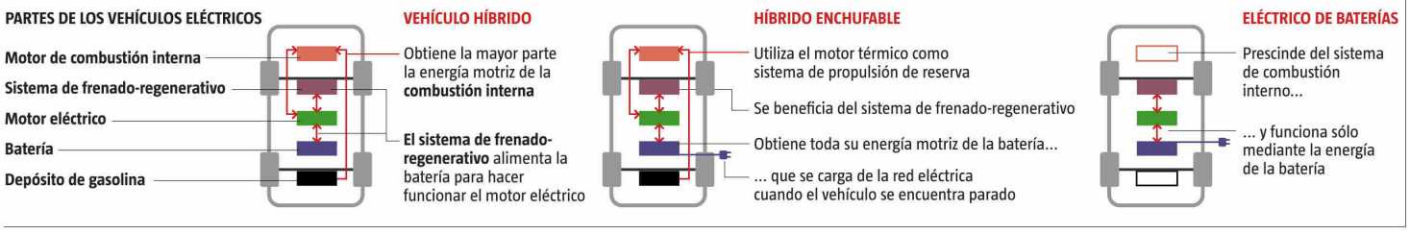
Prensa: Diaria
Tirada: 233.229 Ejemplares
Difusión: 200.370 Ejemplares

Página: 26

Sección: SOCIEDAD Valor: 14.305,00 € Área (cm2): 950,0 Ocupación: 86,28 % Documento: 1/2 Cód: 50640650

El futuro del mercado de la automoción

Tres modelos de coches eficientes



FUENTE: 'La contribución de las TIC a la sostenibilidad del transporte en España'. Real Academia de Ingeniería

LA VANGUARDIA

El coche limpio pide pista

La sensibilidad por reducir la contaminación impulsa los nuevos vehículos

ANTONIO CERRILLO
Barcelona

Los coches limpios piden pista para despegar. Los fabricantes han empezado a poner en el mercado automóviles con un consumo mínimo de combustible, siguiendo las directrices comunitarias para mitigar el calentamiento. Y en esta carrera han optado por elevar el listón ofreciendo coches cien por cien eléctricos, para reducir también la polución en las ciudades y los ruidos. Los coches híbridos (con motor mixto de combustión y eléctrico) son los primeros con una emisión por debajo de los 120 gramos de CO_2 por kilómetros, lo que les permite acogerse a desgravaciones fiscales (matriculación, de peajes en Catalunya) sin que supongan grandes cambios para el conductor.

Sin embargo, los coches eléctricos aún están en la rampa de lanzamiento. Sus ventas son modestas. Es justamente ahora cuando empiezan a presentarse en sociedad. "Nuestra previsión es que el año que viene y, sobre todo en los próximos años, se dé el verdadero despegue del coche eléctrico", dice Patrick Renau, presidente de la Associació Catalana Promotora del Vehicle Elèctric.

Las grandes marcas tienen a punto el lanzamiento en España, el año próximo, de nuevos modelos de coches eléctricos. Renault pondrá a la venta el Fluence, el Twizy y el Kangoo, con lo que completará una gama de coches de tipología muy diversa. En el 2012 también estará en venta el Reva Ion, en el que ya se sustituyen los viejas baterías de plomo por otras de litio. El Nissan Leaf ha salido al mercado con una potente campaña publicitaria que resume el interés de esta marca por el coche cien por cien eléctrico. La recarga completa permite efectuar 175 kilómetros de recorrido y el 80% de la batería se puede recargar en media hora. Peugeot o Mitsubishi también tienen ya coches eléctricos en el mercado. Y en enero, llega a España, el Opel Ampera, cuyo motor eléctrico tiene una autonomía de 80 kilómetros, pero que tiene incorporado un motor de gasolina que permite recargar las baterías en caso de que éstas se agoten por el camino. Sus precio es de 42.000 euros.

Pero las ventas de coches eléctricos son limitadas. La crisis económica o la compleja balanza de ventajas e inconvenientes en que se ha convertido la elección para los usuarios explica que aún no se haya dado el boom pronosticado. Hasta agosto, se matricularon 783, de los cuales 213 correspondían a turismos. El ministro de Industria, Miguel Sebastián, preveía que este año se venderían 20.000 vehículos eléctricos, y difícilmente se llegará a los 1.000.

"Uno de los obstáculos del coche eléctrico es el precio en comparación con el coche convencional, pues, por el mismo precio, un coche de combustión interna tiene unas prestaciones que el coche eléctrico no puede ofrecer", dice Jordi Català, secretario del Col·legi d'Enginyers Tècnics i Industrials de Catalunya. "Pero también los primeros móviles eran muy caros, y los tenían sólo cuatro personas, mientras que ahora casi los regalan. El precio del coche eléctrico irá bajando a medida que vaya evolucionando", dice Català.

"De media, un coche eléctrico cuesta como mínimo un 50% más que uno convencional de su misma gama", explica Patrick Renau. El Nissan Leaf que se ha puesto a la venta cuesta al público 29.950 euros, contando ya la subvención del Gobierno, mientras que vehículos populares (Volkswagen Golf, Honda Civic o Peugot 308) tienen un coste que ronda los 21.000 euros. "Pensando en el cliente final, el precio es el gran obstáculo; incluso con subvenciones oficiales es demasiado alto, casi prohibitivo, especialmente en el contexto en que

PEFIL DEL COMPRADOR

Suele ser de clase media o media alta y sensible al problema de la contaminación

TRABA

Un obstáculo del coche eléctrico es su precio en comparación con el convencional

Pesimismo en la patronal de los concesionarios

"Las ventas de coches eléctricos son testimoniales, porque no hay coches eléctricos que vender. No han llegado a los concesionarios y sólo lo harán tímidamente a lo largo del año que viene. Las familias no pueden ir aún a un concesionario para adquirir un coche eléctrico", dice en un diagnóstico muy sombrío Antonio Romero-Haupold, presidente de la patronal de los concesionarios (Faconauto). El Gobierno ha destinado 70 millones de euros a subvencionar la compra de coches eléctricos. "Pero apuesto a que esta partida se va a queda casi intacta. Es un despropósito apostar por los eléctricos cuando la automoción se desangra. Llevamos más de un año con fuertes caídas en las venta, ERE en las fábricas y la pérdida de 35.000 empleos en los concesionarios".



El Nissan Leaf ha salido ahora al mercado con la bandera de coche 100% eléctrico

LA VANGUARDIA
BARCELONA

22/09/11

Prensa: Diaria
Tirada: 233.229 Ejemplares
Difusión: 200.370 Ejemplares

Página: 27

Sección: SOCIEDAD Valor: 15.418,00 € Área (cm2): 1023,9 Ocupación: 92,99 % Documento: 2/2 Cód: 50640650

GERMÁN LÓPEZ (ASOCIACIÓN DE IMPORTADORES)

"Lo importante no es la exactitud de las estimación de ventas, sino el haber sentado **las bases del futuro** del vehículo eléctrico en España".

"Apostamos por el **rejuvenecimiento del parque automovilístico** de los vehículos con más de ocho años, como objetivo para reducir las emisiones contaminantes y **mejorar la seguridad vial**, pues es uno de los mas viejos de Europa".

"La falta de infraestructuras de recarga de los vehículos eléctricos, con una **autonomía de menos de 150 km**, y el **alto precio de las baterías** debido a la falta de la demanda hacen prever una **lenta introducción** de los vehículos eléctricos pese a las ayudas del Gobierno".

Más ahorradores y menos contaminantes

Los 10 automóviles del mercado que menos consumen y con las emisiones más bajas de CO_2 (g/km)

Lexus CT 200h	3,8 litros	**87** gCO_2/km
Toyota Auris Híbrido	3,8	**89**
Toyota Prius Eco/Adv/Exec	3,9	**89**
Toyota Prius Eco/Adv/Exec. Llanta 17	4	**92**
Toyota Auris Híbrido. Llanta 17	4	**93**
Lexus CT 200h. Llanta 16 y 17	4,1	**94**
Kia Picanto 1.0 CVVT basic	4,2	**99**
Hyundai i20 CRDI GLS 90CV	4,2	**111**
Smart 52 mhd. Softip	4,2	**97**
Citroën Nemo HDI 75 SX Plus y XTR	4,3	**113**

FUENTE: **IDAE** LA VANGUARDIA

Las motos: punta de lanza del vehículo eléctrico

Vehículo eléctricos matriculados en España de enero a agosto del 2011



FUENTE: **Institut d'Estudis d'Automoció** LA VANGUARDIA

Turismos: todavía ventas modestas

Turismos eléctricos matriculados en España de enero a agosto del 2011



FUENTE: **Aniacam** LA VANGUARDIA

Los vehículos eléctricos de dos ruedas, los que tienen más aceptación

Las motos, pioneras



MARC ARIAS

Una moto eléctrica, ayer, en el certamen Expoelèctric celebrado en la Escola Industrial

A. CERRILLO Barcelona

La incipiente electrificación del parque automovilístico está llegando de la mano de los vehículos de dos ruedas, y este es el futuro más inmediato", dice José Enrique Vázquez, presidente del Grupo de Gestores Energéticos. Las motos están siendo el segmento de automoción que mayor grado de electrificación presenta en lo que va de año. Representan casi la mitad del sector. Hasta agosto de este año, de las 783 matriculaciones de coches eléctricos efectuadas en España, 198 correspondían a ciclomotores y 185 a motos en sentido estricto.

La mayoría de motociclistas pueden adaptarse fácilmente al vehículo eléctrico de dos ruedas, puesto que sus exigencias de transporte responden sobre todo a la necesidad de moverse en un vehículo de pequeño tamaño y efectuar trayectos urbanos de un recorrido relativamente corto. "Y en este sentido, la ciudad de Barcelona es ideal. La mayoría de los motoristas hacen pequeños trayectos en la ciudad", dice Vázquez.

"El coche eléctrico es aún una parte mínima del parque automovilístico, pero hemos comprobado que ya hay una clara tendencia al alza", dice Maite Masià, directora del Institut Català d'Energia (Icaen). Masià recalca que para aumentar las ventas se necesita que las

Los expertos recomiendan bonificaciones fiscales y prioridad en el aparcamiento

empresas fabricantes incrementen la oferta de vehículos eléctricos y mejoren los sistemas de recarga de electricidad para hacerlos más competitivos en prestaciones.

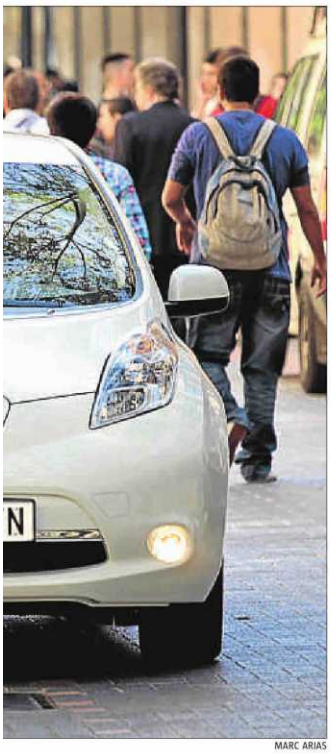
La directora del Icaen admite que también es fundamental que las administraciones regulen y promueven el uso del vehículo eléctrico. Los expertos destacan en este sentido las iniciativas adoptadas por el Ayuntamiento de Barcelona para prestar este apoyo. El consistorio cuenta con una normativa que incluye beneficios fiscales (hasta un 75% para el impuesto de circulación). Además, provee una tarjeta de identificación a los vehículos eléctricos para hacer recargas gratuitas en los puntos públicos de la vía pública. También el estacionamiento es gratis en cualquier zona regulada de la ciudad (zonas azul y verde) para los residentes en la capital en los casos de vehículos 100% eléctricos.

"Los coches eléctricos tienen aún una autonomía limitada con las baterías actuales, con lo cual habría de tener dos coches, uno para ciudad y otro para viajes largos", explica Xavier Querol, químico ambiental e investigador del Instituto de Diagnóstico Ambiental (CSIC). Además, "hay problemas de acuerdos para fijar un tipo de conexión eléctrica para recargas y su implantación masiva podría crear sobrecarga en la red", agrega esta experto, que pronostica una implantación a largo plazo.●

estamos", dice Antonio Romero, presidente de la patronal de los concesionarios (Faconauto).

Patrick Renau matiza que el coche eléctrico sirve fundamentalmente a trayectos urbanos, pues su autonomía de movimientos es limitada (entre 80 y 160 kilómetros sin recarga). Todo eso hace que los usuarios del coche eléctrico tenga un perfil definido. ¿Cuál? "Yo diría que pertenecen a una clase media o media alta, son personas con cultura, están preocupadas por los problemas de cambio climático o la contaminación de las ciudades, es gente inquieta, que se siente pionera y están convencidos de que deben hacer algo, que su iniciativa es importante para mejorar el medio ambiente, pues no confían en que los problemas se resuelvan solos", dice Renau. A las limitaciones que todavía impone una tecnología de baterías en fase de maduración se unen las múltiples inseguridades con que aún tropieza el usuario. En un aparcamiento, ¿qué normativa hay para instalar puntos de recarga? ¿Puedo cargar el coche en un parking público?, ¿hay suficientes electrolineras? "Es como el pez que se muerde la cola. La introducción del coche eléctrico no puede ser precipitada, requiere su tiempo de madurez", dice Català.

"Es necesaria una señal económica clara del mercado para que las recargas eléctricas sean más baratas de noche", dice José Enric Vázquez, presidente del Grupo de Gestores Energéticos. Este experto en ahorro de energía recuerda que aún no se han hecho



MARC ARIAS

EL COCHE HÍBRIDO

Los híbridos se abren paso con rebajas fiscales y del combustible

GESTORES DE ENERGÍA

"Es clave que se abarate el precio de la electricidad para la recarga nocturna"

públicas las tarifas eléctricas de las horas de menor consumo eléctrico (horas valle, por la noche), algo necesario para convencer al ciudadano de que, por razones económicas, es necesario dejar el coche de gasoil o gasolina. Achaca esta tardanza al Ministerio de Industria, exculpa a Red Eléctrica y dice que los promotores de energía renovable estarán encantados de vender su electricidad por la noche para dar salida a una producción eólica que a veces no se puede aprovechar de noche.●