

ECONOMÍA

AUTOMOCIÓN | LA MENTALIDAD CONSERVADORA, EL DÉFICIT DE PUNTOS DE RECARGA Y EL PRECIO FRENAN EL DESPEGUE

Vivir sin gasolina

● La presencia en Andalucía del coche eléctrico es aún testimonial pese al entusiasmo de los propietarios

T. Monago SEVILLA

Son pioneros y están convencidos de que el futuro está con ellos. Pertenecen a una minoría muy minoría, casi de *frikis*; están a la última y muchos se conocen y están en contacto a través de grupos de Whatsapp, páginas de Facebook y foros de internet. Son los propietarios de coches eléctricos, esos que, se supone, deben ser los únicos que puedan circular en 2040.

En Andalucía, a juzgar por las matriculaciones de los últimos años, deben estar algo por encima de mil, un número ridículo. Pese a ser pocos, lo tienen claro: "Todo aquel que lo prueba termina migrando al vehículo eléctrico", afirma Antonio José Carnero, delegado en Cádiz de Auve (Asociación de Usuarios de Vehículos Eléctri-

Los particulares sólo han matriculado 57 unidades en la región en lo que va de año

cos), creada para fomentar el uso y concienciar a los organismos públicos. "Cuando conduzco -continúa Francisco José Durán, su homólogo de Córdoba- voy como si fuera en el AVE, sólo siento el ruido del rodamiento de las ruedas; el coche es cómodo, estable y tiene mucha fuerza: cuando piso el acelerador, sale como un rayo". Esto último es así porque ya no hay embrague, ni revoluciones, ni cambios de marcha. "Es más divertido -añade Carnero-; similar a lo que era en nuestra infancia el Scalextric". Eso sí, hay una función, la Eco, que procura que la aceleración sea constante para evitar brusquedades y también que se desgaste la batería.

Al no usarse tanto, las pastillas de freno apenas se desgastan. "Mi coche tiene 40.000 kilómetros y no han sufrido ni la mitad que si tuviera un coche de combustión", dice Ignacio, argentino afincado en Benalmádena y representante de Auve por Málaga. Cuando el piloto levanta el pie del acelerador, el coche tiende a frenar solo y se genera una corriente eléctrica que

surte en alguna medida a la batería. Aparte, está el tema ecológico: "Es una gozada llegar al parking y no tener ni huellas de combustible, ni de aceite, ni olores", dice Carnero. "Cuando subo una cuesta y me adelanta un coche de 300.000 o 400.000 kilómetros tengo que cerrar las ventanas y poner la ventilación porque no lo aguanto". Es como el humo del tabaco: cuando desaparece de tu alrededor y te acostumbras, ya no lo quieres cerca.

Tiene otra gran ventaja, además: el consumo energético. Carlos Delgado, de Auve Huelva, afirma que cuando compró el Nissan Leaf, su primer coche eléctrico, pasó de gastar 300 euros en combustible al mes por hacer 3.000 kilómetros al mes a entre 50 y 60, y eso contando con que todas las recargas de su vehículo fueran en casa, cuando no era así. A veces, recargaba en Sevilla de forma gratuita. Con el mismo vehículo, Durán hace unos 80 kilómetros al día para llegar y volver de Córdoba desde la zona de La Carlota, y si antes pagaba entre 120 y 125 euros a la semana por repostar, ahora son 26 euros de luz en todo el mes. El mantenimiento es también más barato: "Con el diésel que tenía la primera revisión fue de 199 euros con descuentos; en un coche eléctrico la mano de obra no pasa de 56 euros y va menos al taller".

Si todo son ventajas, ¿por qué las ventas son tan bajas? ¿Por qué se han matriculado en Andalucía en lo que va de año sólo 57 vehículos eléctricos comprados por particulares, excluidas las empresas? Primero, está la mentalidad. "Se trata de un cambio cultural y el español es muy conservador -afirma Insúa, de Auve Málaga-; si siempre has comido con cuchillo y tenedor y ahora hay que hacerlo de otra manera, es difícil".

Pero hay más motivos, como el precio, aunque es cierto que han llegado a bajar de forma muy considerable. Antonio José Carnero logró un Nissan Leaf por 13.000 euros, tras lograr ayudas por 11.500 gracias al Plan PIVE, aunque después tuvo que devolver 4.500 en impuestos. "Fue un chasco, se debería hacer como en el País Vasco, que están exentos", dice. En cualquier caso, es un precio que



Francisco José Durán recarga su Nissan Leaf.

JUAN AYALA



Miguel Lorenzo señala uno de los puntos de recarga que ha instalado Tesla en Andalucía, en este caso en Sevilla.

JUAN CARLOS VÁZQUEZ

puede ser más o menos asequible, aunque hay trampas. La primera, que hasta ahora había un fondo y cuando se agotaba, se cerraba el cupo. Es decir, que sólo se podía tener acceso a un coche eléctrico con subvención si hacías la solicitud en un plazo y reservabas la compra. En Europa, además, se subvenciona mucho más. "En Noruega ya la

mayoría de los coches son eléctricos y de Alemania hacia el norte son entre 5.000 y 7.000 euros más baratos que aquí; y al revés pasa con los de combustión: son de 7.000 a 10.000 euros más caros", afirma Miguel Lorenzo, delegado de Auve en Sevilla.

Pero más allá de las ayudas, y pese a que los precios han bajado,

el coste inicial sigue siendo alto. "Con un precio de entre 15.000 y 17.000 euros, no muchos pueden asumir el coste inicial, aunque a lo largo de la vida del coche puedan tener un ahorro", dice Aquilino Alonso, director de la Agencia Andaluza de la Energía.

Otra razón de que el coche eléctrico no despegue (en Andalucía



Antonio José Carnero, con su Tesla.



Ignacio Insúa, con su Renault Zoe.

menos que en España y en España mucho menos que en Europa) es la infraestructura de puntos de recarga. La Junta cifra en 290 los existentes en la región, pero lo cierto es que muchas de ellas tienen poca utilidad. Son de carga lenta y si uno está viajando lo que menos le apetece es esperar tres o cuatro horas a que el coche esté listo. Lo ideal es media hora, a lo sumo 45 minutos. Estas instalaciones, semirrápidas y rápidas, son muchas menos: 114. Sólo en Madrid hay más, 130. En Sevilla, por ejemplo, hay 14 y en una ciudad similar en tamaño, Valencia, 63. Son datos extraídos de Electromaps, la aplicación más utilizada

Los usuarios están encantados: destacan el ahorro y el menor desgaste del coche



Carlos Hidalgo, también con un Tesla; vive en Cortegana y fue a Noruega a comprarlo.

por los usuarios de vehículos eléctricos y que se actualiza cada día.

“Si te vas a Europa, te echas a llorar –dice Antonio José Carnero–; cualquier ciudad le da mil vueltas a las españolas. Es un paraíso. Aunque también es cierto que hace cuatro o cinco años esto era un desierto y poquito a poquito vamos despertando”. Carlos Delgado fue a Noruega a comprar un Tesla –los amantes del coche eléctrico son también apasionados de esta marca– y pudo transitar hasta Barcelona sin dificultades. A partir de ahí, sí que tuvo más problemas. Tesla, precisamente, está instalando en nuestro país y Andalucía lo que llama *Supercharger* (instalaciones de carga rápida para su marca) y *Destination Charger* (para todas las marcas y en normalmente en puntos turísticos). También Endesa, Iberdrola y Ionity (en alianza con Cepsa) se quieren sumar a esta carrera y hay firmas como la vasca Ibil que ofrecen a los usuarios puntos de carga con una tarifa plana. Para trayectos urbanos no es tan necesaria la red (se recarga en casa durante la

Andalucía quiere optar a acoger una fábrica de baterías

Andalucía participa en una alianza europea, en la que también están País Vasco y Castilla y León, para desarrollar nuevos materiales que sustituyan al litio en la batería. “No tiene sentido competir en producción con China, sino investigar en nuevos materiales”. Grupos de universidades andaluzas de Córdoba, Málaga y

Sevilla ya trabajan con diferentes patentes con el grafeno o el aluminio, que tiene la cualidad de que es un material reciclable. El punto y final debe ser “ponernos en contactos con grupos financieros y empresas para facilitar la instalación en el ámbito andaluz de una fábrica que desarrolle esa patente”.

“Compré acciones de Tesla y las vendí para comprarme uno”

Si algo tienen en común los propietarios de coches eléctricos es su pasión por Tesla. Ya todos los fabricantes hacen coches eléctricos, pero la pionera sigue en la cúspide de preferencias. Sus modelos bajan de precio, pero aún se sitúan entre 80.000 y 120.000 euros, una cifra al alcance de no

muchos bolsillos. No hay que desfallecer. Hay un mercado de segunda mano en el que se venden *teslas* desde 30.000 euros. Carlos Delgado, de Auve Huelva, viajó a Noruega para adquirir uno y para él vendió acciones de la propia Tesla, una moto eléctrica y una furgoneta.

noche), pero si son largos o se usa el coche para hacer kilómetros con frecuencia, es esencial.

Por parte de la Junta de Andalucía, la Agencia Andaluza de la Energía acaba de incentivar 48 nuevas estaciones, en su inmensa mayoría eléctricas (alguna hay de gas), con una capacidad para recargar un vehículo en media hora en el 80% de los casos. “Está previsto que se ejecuten entre finales de este año y los primeros meses de 2019”, afirma Aquilino Alonso. De ellos 18 son para uso propio de las instituciones o particulares que lo solicitan. Además, la Consejería de Fomento tiene un plan para llenar la A92 de puntos de recarga junto a agentes privados.

En el ámbito municipal, en general hay más avances en las grandes ciudades, algo lógico teniendo en cuenta que sufren más los problemas de contaminación y movilidad. Aun así, como recuerda Miguel Lorenzo, en Sevilla y Málaga terminaron en el olvido las redes Movele y ZM2All, que eran pioneras, al finalizar los periodos respectivos de cada proyecto. Los

usuarios de Auve afirman que es una lucha constante convencer a ayuntamientos de que se les rebaje el impuesto de circulación, se les permita circular por carriles bus, tener reservas de parking o poder aparcar en zona azul. Carlos Delgado recuerda que en Huelva se permitió esto último “sólo a los que estaban empadronados allí, cuando eso no tiene sentido; los que necesitan aparcar ahí normalmente vienen de paso, son de fuera”. A Ignacio Insúa un policía local le llegó a poner una multa por transitar por el centro histórico de Benalmádena (al final no la pagó) y el propio Consistorio le obligaba a pagar el 75% del impuesto de cir-

Sólo en Madrid hay más puntos de recarga rápida que en toda Andalucía

culación, hasta que se dio cuenta de que lo general es que se abone sólo el 25%.

Aquilino Alonso, de la Agencia Andaluza de la Energía, asegura, en este sentido, que los ayuntamientos “tienen la sensibilidad pero a veces les faltan posibilidades técnicas, tienen pocos responsables técnicos y trabajan en muchos ámbitos más”. A ellos la Junta les suele prestar mayor atención a la hora de asesorarlos.

Los participantes en este reportaje tienen claro que el futuro es del coche eléctrico. La batería –que supone el 30% del coste total del vehículo– está reduciendo su precio día a día, “y al final pasará como con las placas fotovoltaicas, que han reducido mucho su coste”, dice Alonso. En ello, los incrementos de producción –Tesla ya hace 1.000 unidades al día y prevé abrir fábricas en China y Europa– son fundamentales, ya que las economías de escala bajan el precio. Ignacio Insúa afirma que él ha hecho 40.000 kilómetros sin una gota de gasolina. Serán millones más en unos años.