

LA LLEGADA DEL AUTOMÓVIL ELÉCTRICO

Ya empiezan a verse en nuestras carreteras automóviles de propulsión puramente eléctrica que dan motivos para pensar en sus posibilidades, aunque la información que rodea a este tipo de automóviles no siempre es fácilmente accesible a buena parte de la gente que piensa en ellos, en muchos casos por carecer de conocimientos técnicos, y en otros, por contar con una fuente motivada por intereses comerciales y, por tanto, carente de objetividad en algunos criterios.

El objeto de éste artículo es enfocar varios puntos de vista sobre este tipo de producto, con ánimo de aumentar la capacidad de criterio de sus posibles usuarios.



Como decía alguien de evidente sentido práctico: “Lo mejor es enemigo de lo bueno”. Lo que significa que no siempre que apostemos por “Lo mejor” vamos a salir ganando frente a “Lo bueno” o dicho de otra forma, en realidad no siempre lo más moderno resulta mejor.

Al sopesar la posibilidad de comprar un automóvil eléctrico podemos pensar que los impuestos son favorables a la hora de su puesta en circulación, y ciertamente ese es un punto en que no cabría discusión, si no fuera porque los precios de compra se presentan algo desorbitados comparativamente con los de motor térmico, claro que siempre podemos acostumbrarnos a un vehículo más pequeño o de menos autonomía, pero si tenemos la oportunidad de medir el mismo modelo con su versión “e” enseguida se ve cuál es más caro, y de paso, por mucho que nos regalen el impuesto de circulación, tal vez el IVA de un precio superior nos haga más daño al bolsillo. Hoy en día, y cada vez más, hay que hilar muy fino para aprovechar bien nuestro dinero.

También nos podría servir de consuelo el hecho de que el motor térmico necesita un mantenimiento que en el caso del eléctrico puede ser menos problemático, si no fuese porque la vida útil de las baterías actualmente se sigue definiendo muy inferior a la vida útil de un motor térmico bien mantenido, aparte del irrefutable hecho de que el resto del automóvil necesita el mismo mantenimiento en los dos tipos de propulsión, con lo que tampoco nos libraríamos de visitar el taller de forma programada por mucho que queramos suprimir el coste de mantener el motor cambiándolo por el coste de cambiar las baterías cada ciertos años o por el coste de tenerlas alquiladas.

No hay como cuidar las cosas... esa premisa es practicada por mucha gente que prefiere estirar al máximo la vida útil de los productos que adquiere, de hecho

no hay producto más barato que el que ya tenemos pagado. Si alguien está harto de pagar combustible, para consolarse tal vez le bastaría calcular cuántos años de combustible podría pagarse con el coste de un vehículo nuevo, tanto eléctrico como térmico. Siempre y cuando el vehículo que tenemos se encuentre debidamente mantenido, por supuesto.

La autonomía de éstos vehículos cuenta con un problema bastante más influyente que sus pésimas cifras declaradas: La falta de fiabilidad de éstas. Si cargamos el vehículo térmico con más peso de la cuenta o circulamos a más velocidad o por recorridos más accidentados de lo habitual, es evidente que necesitaremos repostar a un mayor ritmo, pero en el vehículo eléctrico podría significar un aumento de probabilidades de necesitar repostar donde no exista posibilidad, o tener que variar significativamente el tiempo necesario de viaje. Esto no es un problema si utilizamos el vehículo en trayectos cortos, los típicos recados del supermercado o el colegio de los niños, o el desplazamiento rutinario a un trabajo cercano.

El punto anterior nos sugiere que tal vez sea buena opción de compra si se pretende combinar su propiedad con la de otro vehículo, uno térmico, para que el usuario tenga las dos opciones de desplazamiento, para cubrir con ésta última opción los desplazamientos de media y larga distancia. Aunque dos vehículos siempre son un mayor gasto que uno, lo que dejaría como única opción a nivel de coste el cubrir con transporte público la media y larga distancia, siempre y cuando no se trate de una familia de varias personas, dado que en el vehículo compartirían gastos mientras que los billetes de transporte público se multiplicarían. Otra cuestión es si se necesita acceder a zonas restringidas por contaminación en el ambiente sin poder acceder en transporte público a las mismas, o si se trata de flotas de vehículos para alquilar por horas en esas mismas zonas, es decir, existen excepciones a todos estos razonamientos.

Supongamos que, habiendo pensado en todo lo anterior, seguimos interesados en adquirir un vehículo eléctrico. Pues bien, ¿Dónde y cómo lo vamos a cargar? Al respecto podemos afirmar que las opciones son fáciles, lo que no significa que vayan a ser gratuitas. Si nuestra vivienda es unifamiliar o disponemos de plaza de garaje en el mismo edificio, únicamente necesitamos instalar en el garaje el punto de recarga notificando a la comunidad en caso de no ser vivienda unifamiliar y, por supuesto, gestionar con nuestro operador un aumento de la potencia contratada, o bien si en el garaje comunitario se prefiere la opción de instalar el punto de recarga desde el cuadro eléctrico con su correspondiente contador, cabría tener en cuenta la posibilidad de que sólo nos permitan cargarlo en horario nocturno (horas valle) aparte de tener de “engordar” la acometida de energía eléctrica cuando el número de usuarios de vehículo eléctrico crezca haciéndolo necesario. Ahora bien, para los usuarios que tienen como única opción estacionarlo en la calle... no tiene pinta de haberse inventado nada todavía...

¿Y si fuésemos de viaje? Pues las opciones para ir recargando pasarían por consultar los diferentes puntos de recarga planificando las recargas para, en la medida de lo posible, que nos sirvan de descansos, sin llegar a necesitar una recarga allí donde no existe la opción... de paso tal vez sea buena idea fletar una

flotilla de grúas de motor térmico para satisfacer la demanda de vehículos eléctricos conducidos por gente algo despistada. Por otra parte recomiendo llevar en el automóvil un buen libro, por si llegamos a un punto de recarga y lo encontramos ocupado.

Lástima de escasez de puntos de recarga, pero claro, hay que tener en cuenta que se parece un poco a la pescadilla que se mueve la cola, instalarlos representa una inversión que no se amortiza si no se venden estos vehículos.

Siempre y cuando nos podamos permitir mantener una conciencia ecológica, porque no podemos negar que la ecología nos cuesta un buen dinero, deberíamos informarnos bien sobre esto de la energía, las emisiones, etc. porque resulta que la energía eléctrica no es fácil de captar de la naturaleza (rayo de tormenta por ejemplo) y además no se puede almacenar fácilmente sin transformarla a energía química (baterías) o de otros tipos, y cada transformación de energía está sujeta a unas pérdidas asociadas al proceso, de manera que comparativamente con la energía térmica, podríamos contaminar más con el uso del vehículo eléctrico. Y la verdad, la energía eléctrica en la red viene sin etiqueta, no se distingue los KWh que vienen de una central térmica de los que vienen de la energía eólica o solar... o nuclear.

De hecho lo que menos contamina es que NO fabriquen algo para que lo estrenemos, tanto si estamos satisfechos con nuestro vehículo térmico de toda la vida, como si en el caso del eléctrico... ejem... bueno, en el caso del eléctrico para que nos durase toda la vida habría que ir sustituyendo las baterías periódicamente, por otras fabricadas para que las estrenemos...

Si a todo esto sumamos el hecho de que la Red Eléctrica Española no está capacitada para satisfacer un uso extendido del vehículo eléctrico, tal vez deberíamos entender que esa tecnología está en pañales, aunque está claro que esa carencia de soporte se solucionará con el tiempo, siempre y cuando las subvenciones vayan bien encaminadas a convencer a la gente, con lo cual esos vehículos los pagarán en parte incluso los ancianos que no pueden circular, y siempre y cuando, a favor del eléctrico, disminuya la demanda de vehículos con otros tipos de propulsión, porque no olvidemos que el GLP y GNC es una alternativa mucho más realista para dejar de depender del precio por barril marcado por la OPEP, y tal vez antes de que se complique el mercado del gas se desarrolle la pila de combustible antes de que muchos usuarios de automóvil deban resignarse a que éste sea eléctrico.

Y claro que los hidrocarburos desaparecerán, eso es indudable. Otra cosa es que lleguemos a verlo los que ahora respiramos. Ojalá los que están por venir disfruten de otras condiciones de mercado, para no verse en estos dilemas cuando llegue el momento de decir adiós a las emisiones, en un mundo plagado de captación de energías renovables sin problemas de suministro, ni de economía, ni de seguridad, ni de salud, en que todas las personas lleguen al fin de sus días habiendo completado sus longevas vidas con valiosos proyectos convertidos en enormes recuerdos al verse realizados en una atmósfera de felicidad absoluta.