

Autos eléctricos, a la carga

La semana pasada, Volkswagen entregó en Alemania los primeros autos eléctricos del modelo ID.3 a los clientes, que ya llevaban varios meses esperando su nuevo vehículo y que habían pagado un enganche de 1000 Euros para ser los primeros. Para Volkswagen, esto fue evento muy significativo, ya que inicia una nueva era para este grupo automotriz. La expectativa es que el ID.3 se convierta en el nuevo ícono de la marca, como en su momento lo fueron el Golf y el Vocho, y Volkswagen pueda dejar atrás la penosa experiencia del Dieseltgate.

Volkswagen le está apostando todo a la nueva tecnología, pero tiene su razón de ser. Los dos mercados principales del grupo alemán, Europa y China, están avanzando en forma decidida hacia la movilidad eléctrica. Aun en la pandemia, la venta de autos eléctricos en Europa* ha crecido un 35% a 220,000, lo cual, sin embargo, apenas representa un 4% del mercado. Pero si sumamos los autos eléctricos con los híbridos enchufables, ya fueron 400,000 modelos con esta tecnología que se vendieron en Europa en el primer semestre del 2020, rebasando incluso al mercado líder que hasta ahora había sido China.

La urgencia de incrementar la venta de este tipo de autos tiene que ver con la nueva legislación de emisiones de la Unión Europea, que solo se pudo cumplir vendiendo un porcentaje significativo de autos eléctricos. Y la presión aumentará aún más cuando las ciudades europeas comiencen a impedir el paso de autos con motores de combustión, es más, a partir de 2030 algunos países como Holanda y Suecia prohibirán su venta por completo. Para 2025 se espera ya la producción de 2 millones de autos eléctricos en Europa, incluyendo la nueva fábrica que Tesla está construyendo en Berlín.

Con la reactivación del mercado en China, seguramente ésta recuperará su posición de líder en la electrificación del automóvil. Para el gobierno chino, el auto eléctrico no es solamente una muestra de liderazgo tecnológico, sino también la manera de reducir su grave problema de contaminación y la importación de petróleo.

En Estados Unidos, la cosa se ve diferente. Desde que el gobierno de Trump redujo las exigencias en cuanto a las emisiones a las armadoras, éstas ya no tienen la presión de vender autos eléctricos para cumplir con la reglamentación. Falta ver si California puede mantener normas más estrictas, algo que el gobierno federal ha cuestionado. Por lo tanto, las iniciativas de nuevos modelos eléctricos, aparte de Tesla son bastante limitadas.

En México, hasta ahora hay un solo proyecto de producir un auto eléctrico, el MACH-E de Ford en Cuautitlán, el cual no deja de ser un modelo de nicho. Pero poco a poco esta tecnología se irá introduciendo también a las fábricas mexicanas, incluyendo a la industria de autopartes que también se tendrá que preparar para participar en esta nueva etapa de la industria automotriz.

Para el cliente mexicano, la oferta seguirá siendo limitada, ya que la red de carga todavía está muy poco desarrollada. Posiblemente en el sector del transporte urbano de mercancías los vehículos eléctricos tienen un rol que jugar, beneficiando la calidad del aire y la economía de

sus operadores. Sin duda también un efecto de la pandemia que ha incrementado significativamente la necesidad de estos servicios...

**Unión Europea, EFTA y Reino Unido*

Mas información en www.tkonsult.com.mx