

El pasado fin de semana se celebró en Barcelona la décima edición de Expoelectric, la muestra dedicada a la electromovilidad que ya desde hace unos años intenta acercar la sostenibilidad al uso racional. Ramón Caus, su responsable, es un evangelizador que siempre ha mantenido el mismo discurso, una visión que ya ha llegado a las puertas de la realidad. La electrificación está aquí para quedarse, y en muestras como Expoelectric se pone de manifiesto el creciente interés de la ciudadanía por esta nueva fórmula de movilidad. Salvados los problemas iniciales de disponibilidad de vehículos eléctricos, la industria ha trabajado a fondo para adaptarse a las normativas (siempre cambiantes) de las administraciones, ofreciendo cada vez más vehículos capaces de satisfacer todas las necesidades. El cambio del mundo es una evidencia. La combustión aún tiene recorrido, no nos engañemos, y hasta que no se demuestre lo contrario es la solución que armoniza la movilidad. Otra cosa es que se pueda mejorar (y en ello están las marcas). Las primeras señales de ese cambio, un poco también obligado por la pandemia y la subsi-

El coche eléctrico se está imponiendo, aunque en España sigue a otro ritmo

guiente crisis asociada de materiales, suministros y semiconductores, ya las vimos en septiembre cuando el modelo más vendido en Europa fue el Model 3 de Tesla, y lo volvimos a comprobar en octubre en España con el Dacia Spring como el vehículo número 1 en ventas. No es que algo esté cambiando. Ya lo ha hecho. El problema es que ese cambio sigue llegando a distintas velocidades. Según el barómetro de la electromovilidad, España sigue a la cola de la evolución. La Unión Europea obligará próximamente a los países miembros a que haya un punto de recarga cada 60 kilómetros en la Red Transeuropea de Transporte. Holanda tiene 47,5 puntos por cada 100 kilómetros de carreteras del país, mientras que España tiene 1,1 puntos instalados (incluyendo todo tipo de potencias), para un mercado del 4,8%. Vamos, que estamos lejos. Muy lejos.

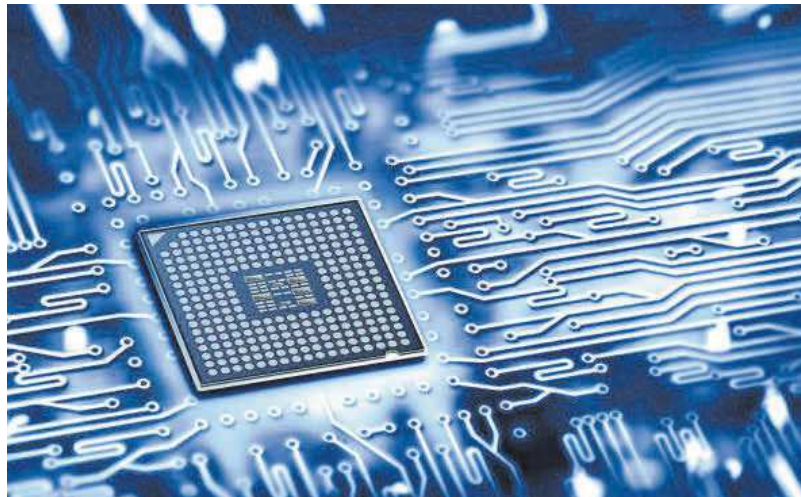
MALDITOS CHIPS

Otra cosa que nos está acercando al vertiginoso mundo de la electrificación y al cambio de paradigma industrial es la crisis de los semiconductores. Ahora, cada vez que miremos un electrodoméstico lo veremos como una fuente de tecnología, algo que habíamos dejado de hacer. La importancia



TRIBUNA
XAVIER PÉREZ

El cambio de ciclo ya ha llegado a la industria de la automoción



La crisis de los microchips ha culminado el inicio de una nueva era en el sector de automóvil.



La producción de coches eléctricos se está disparando ante las necesidades de reglamentación medioambiental.



En Expoelectric se quiso acercar al público la nueva era de la electrificación.

de los microchips, eso que sabíamos que estaba ahí pero a los que no les hacíamos caso, se ha puesto de manifiesto y los fabricantes de automóviles (y algunos sectores más) están sufriendo en sus carnes la peor crisis de oferta de la historia. Algunas marcas incluso tratan de surfear la ola de la crisis ofreciendo sus vehículos a medio terminar (solo afectando a equipamientos adicionales que no influyen en los sistemas de seguridad). Las empresas de renting están viendo como se alargan los contratos ante la escasez de oferta de vehículos. El mercado de segunda mano no ha parado de crecer, y lo ha hecho con un dato preocupante. Algún directivo de una marca en España nos confirmaba hace poco que jamás había visto tanta importación de coches de ocasión... con más de cinco años de antigüedad. Todo ello me lleva a pensar nuevamente que el cambio ya está aquí. Y lo que nos queda por ver. Porque el mercado, pese a caer, no cae como el impuesto de matriculación y el IVA que sigue generando más ingresos que nunca. Las marcas venden modelo más equipados, de mayores prestaciones, ante la no disponibilidad

Ante la escasez de oferta, las marcas venden menos pero con mayor margen

de modelos más básicos, lo que les permite mantener cierto margen y, de paso, contribuir al aumento de las arcas del estado. Un dato, el precio medio de los coches habrá subido este año un 7%.

LA VACUNA Y EL FUTURO

Y todo eso sucede mientras la pandemia se resiste a abandonarnos. Los fabricantes también han tenido que adaptarse a ello, pero también esa adaptación va por barrios.

En Estados Unidos, que se suelen ver como inventores de la democracia moderna, se está obligando a los trabajadores a estar vacunados (acordado con los sindicatos), pudiendo sancionar a los que no cumplan con 30 días de empleo y sueldo además que estar expuestos a un despido posterior. No se andan con chiquitas. Proteger la industria parece una prioridad. Mientras, aquí muchos se echan las manos a la cabeza cuando se enteran que en Seat mantienen una zona especial habilitada con protección pandémica para los empleados que no estén vacunados. Curioso. La interpretación de las libertades individuales parece distinta, pero como siempre, como dice un amigo, catedrático universitario: «Siempre acabamos en abogados»