

RODRIGO R. MARTÍNEZ

20 DE FEBRERO DE 2015

¿QUIÉN MATÓ AL COCHE ELÉCTRICO? UN
EJEMPLO DE RESISTENCIA AL AVANCE
TECNOLÓGICO

ARTÍCULO

knowsquare.

Privado y Confidencial

Prohibida su Distribución sin Autorización Expresa del Autor
y Know Square S.L.

Resulta fácil de entender que el desarrollo de cualquier avance tecnológico en la sociedad se somete a tres tipos de leyes: las leyes de la tecnología (lo que es tecnológicamente posible), las leyes de la política (lo que es legal) y las leyes de la economía (lo que es rentable).

La realidad es que la evolución que pueda vivir un avance tecnológico va a estar siempre condicionado en última instancia por las leyes impuestas por cada gobierno. La historia demuestra que cuando la tecnología y la economía trabajan de forma conjunta, la política y la legislación tienen que adaptarse y cambiar por el bien del progreso. Ahora bien, **¿qué ocurre cuando todo ese cambio político y legal se resiste al nuevo avance tecnológico?**

En 1990, el Gobierno de California aprobó la ley de vehículos de emisión cero, ZEV (ZERO EMISSION VEHICLE MANDATORY) con el objetivo de conseguir que un 2 % de los vehículos vendidos en California en 1998 no emitiesen gases a la atmósfera y que para el 2003 este porcentaje alcanzara un 10 %. Esta ley obligaba a que todos los fabricantes de automóviles produjeran y comercializaran vehículos de emisión cero junto con su oferta comercial “tradicional”. La respuesta de los fabricantes fue doble, por un lado estaban aquéllos que aparentemente abogaron por crear nuevos modelos que permitiesen emisión cero, y por otro lado estaban aquéllos que lucharon por mantener las reglas de fabricación tradicional que tan buenos resultados les habían ocasionado.

El caso del EV1 de General Motors

Uno de los primeros en adaptarse a la nueva ley fue el fabricante estadounidense General Motors, quien aprovechó el nuevo panorama legal y las intenciones del gobierno para comercializar en 1996 el EV1, un hito de la movilidad eléctrica con motores de alta eficiencia. Pronto se sucedieron los anuncios televisivos con un marcado carácter innovador, seguramente alejados del convencional anuncio de familia feliz que disfruta de su automóvil en un entorno lleno de color y seguridad. Los anuncios del EV1, estaban llenos de oscuridad, misterio e incertidumbre, una estrategia que *a priori* no parecería la más indicada. ¿Por qué era así?

http://www.youtube.com/watch?v=a4uMzoi_G_o

No obstante, el EV1 era el primer coche eléctrico moderno fabricado en masa: era rápido, limpio, simple mecánicamente, eficiente y tenía una autonomía de 130 km (autonomía suficiente para cubrir las necesidades diarias del 90% de la población estadounidense), además, su estética lo asimilaba al

coche americano medio por lo que fue fácil que pronto surgiera un club de entusiastas del que podría ser **“EL COCHE DEL FUTURO”**.

Sin embargo, tenía demasiados e importantes enemigos para poder triunfar tan pronto. Entre otros, las compañías petroleras. En 2006 y a pesar de la aceptación generada por este vehículo y una larga lista de espera para los automóviles, GM canceló su venta después de sólo una pequeña producción. Según ellos, debido a una **"falta de interés de los consumidores"**.

Y eso no fue todo, además de cancelar su fabricación y venta, General Motors había previsto para la comercialización de los primeros ejemplares de este modelo, un curioso sistema de LEASING del coche y del sistema de recarga en el garaje (500 dólares mensuales). Este sistema le permitió al fabricante realizar el plan de retirada de mercado del vehículo. Cualquier cliente que se negara a devolver el automóvil una vez cumplido el plazo del contrato de LEASING podía ser llevado a juicio por apropiación indebida.

Pese al interés de muchos propietarios y la aparición de importantes movimientos de protestas contrarios a la devolución del EV1, General Motors canceló la fabricación del COCHE DEL FUTURO para retirar y destruir todos los vehículos comercializados hasta esa fecha. Se relata con claridad en el documental [WhoKilledthe Electric Car?](#)

Los últimos modelos del EV1 fueron retirados y llevados a la fábrica de GM en Arizona bajo fuertes medidas de seguridad frente a la ira de los propietarios y activistas que querían recuperar el EV1. El 15 de Marzo 2005 se dio fin a los últimos modelos del EV1, fueron retirados con la intención de ser triturados y olvidados para siempre. La actuación de GM en este caso fue extraña. En una situación que podría haber supuesto una gran ventaja competitiva, con una normativa favorable a la venta de vehículos eléctricos y con un producto que contaba con una demanda creciente, la compañía optó por anuncios oscuros y llenos de incertidumbre para el comprador y puso en uso un modelo de comercialización que le permitía mantener la propiedad de los coches fabricados, por si había algún tipo de incidentes. A fin de cuentas, un automóvil como el EV1 podría no ser tan rentable a medio y largo plazo como un modelo tradicional dado sus escasas necesidades de mantenimiento, sus recambios económicos y su durabilidad a largo plazo garantizada.

Nuevos gobiernos, nuevas políticas

Durante la década de vida del EV1, entre 1996 y 2006, ocurrió que hubo un cambio de gobierno en EEUU. Bill Clinton fue sucedido en 2001 por George W. Bush. Con este cambio se pasó de un gobierno de políticas VERDES a un gobierno vinculado al LOBBY del petróleo.

Durante el gobierno de Bill Clinton, se sucedieron leyes muy restrictivas y exigentes con las emisiones al aire de los automóviles con el objetivo de llegar a contar en el futuro con una planta automovilística de emisión cero. Los avances hechos por este gobierno, dificultaron la posición del Gobierno Bush que, evidentemente, valoraba con serias dificultades el poder prescindir de estas políticas tan restrictivas y poco favorables para el LOBBY petrolero. Así que se acabó optando por opciones menos comprometidas y flexibles que dieron lugar a la aparición del vehículo parcialmente cero emisiones.

Este fue el momento en el que los fabricantes asiáticos, aprovechando la pasividad de los estadounidenses, centraron sus esfuerzos en desarrollar modelos híbridos que contentasen y disgustasen a partes iguales. Muchos de estos modelos son los que vemos con cierta frecuencia en nuestras ciudades a día de hoy, por ejemplo, el Toyota Prius.

Es así como surge el coche híbrido y así como se escribe la triste historia del EV1.

La resistencia al cambio

Al coche eléctrico lo mataron los intereses de los propios fabricantes de automóviles y otros grandes protagonistas del sector como fabricantes de aceite, recambios, etc., que no querían perder el trozo de tarta que les supone el mantenimiento del coche impulsado por gasolina. Evidentemente, también lo mataron las grandes petroleras y los gobiernos dependientes de éstas. Como también tuvo que ver la actitud conformista de los propios clientes, que no se sintieron especialmente atraídos por las campañas oscuras y llenas de incertidumbre que promocionaron al EV1.

Pero la innovación es tozuda. Los componentes del vehículo eléctrico han ido mejorando y bajando de precio, las baterías han ido aumentando su capacidad de almacenamiento y durabilidad y a no tardar mucho permitirán tener un coche automático ENCHUFABLE con total seguridad y fiabilidad. Las leyes de la tecnología y la economía han seguido haciendo su trabajo.

A día de hoy, empresas como Tesla Motors ha lanzado al mercado el Modelo S, 100% energía eléctrica con más de 480 km de autonomía y unas prestaciones que son la envidia de muchos de los coches que hay en el mercado. Absolutamente silencioso y por supuesto sin ningún tipo de emisiones al medio ambiente. Ahora bien, el gran talón de Aquiles a día de hoy es el de los viajes largos para el que también se necesitará la colaboración de leyes políticas favorables que fomenten la aparición de puntos de recarga a lo largo de la red de carreteras.

Mientras, Tesla ya ha dotado al Modelo S de baterías fácilmente intercambiables y uno de los aspectos que me parecen más interesantes es su programa **SUPERCHARGER**. Se trata de un programa especial para clientes que incluye “BARRA LIBRE” para recargar cuantas veces quiera su coche. Paralelamente, Tesla, también está construyendo multitud de puntos de recarga en EEUU, Europa y Asia en principio, bajo el buen funcionamiento del programa SUPERCHARGER. Por cierto, parece que en el caso de España, el asunto va con retraso:



Lo cierto es que las leyes de la tecnología y la economía son imparables y en muchas ocasiones, frente a ellas, se presentan los intereses de las grandes empresas que condicionan muchos de los aspectos de las legislaciones existentes. La tecnología seguirá avanzando, las baterías para coche serán más duraderas, ligeras y fáciles de cargar, aparecerá el coche eléctrico enchufable y aunque el camino del progreso no es ni rápido ni fácil, las leyes de la tecnología y la economía son imparables. **Es cuestión de tiempo.**

knowsquare .