

València, 31 de mayo de 2024

Expertos aseguran en INGENIO que el desarrollo del coche eléctrico en España está ralentizado y sugieren medidas para activarlo

- El Instituto INGENIO (UPV-CSIC) organizó un simposio que reunió a investigadores e investigadoras del sector del automóvil procedentes de México, España, Suiza y Norteamérica
- Tras los decretos aprobados por la administración estatal entre 2021 y 2023, debería haber instalados en España 63.000 puntos de recarga y solo hay 32.000, destacan los participantes



La implantación del coche eléctrico se está ralentizando, aseguran los expertos. Créditos: Pixabay.

“La implantación del coche eléctrico en Europa en general y en España en particular esta ralentizado”. Esta es una de las principales conclusiones de un simposio organizado por el Instituto INGENIO, centro mixto del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y la Universitat Politècnica de València (UPV), celebrado esta semana en la Ciudad Politécnica de la Innovación, parque científico de la UPV. El encuentro reunió a investigadores e investigadoras del sector del automóvil procedentes de México, España, Suiza y Norteamérica.

Según ha explicado **Bertha Vallejo**, investigadora visitante de INGENIO, la incertidumbre de las empresas automotrices y las administraciones públicas sobre la configuración futura del sector debido a la gran variedad de tecnologías emergentes, como la del vehículo autónomo, así como la consecuente reticencia de las administraciones a avanzar más rápidamente en la planificación urbana y la instalación de puestos de recarga, son dos de los factores que influyen en la ralentización del vehículo eléctrico.

Actualmente, tras los decretos aprobados por la administración estatal entre 2021 y 2023, debería haber instalados en España 63.000 puntos de recarga, mientras que el país todavía cuenta tan solo con 32.000. El reto de la administración, según datos de un estudio presentado por **Andrea Ferloni**, experto de la Universidad de Lausana e investigador postdoctoral en INGENIO, es que en siete años haya 300.000 puntos de recarga en el país.

“Frente a modelos como el de Amsterdam, que ha apostado por la instalación de cargadores más lentos en cada barrio, o el de Londres, cuya política se ha encaminado a la instalación de estaciones grandes con cargadores más rápidos en las afueras de la ciudad, en España todavía no hay diseñada una estrategia clara en este sentido”, ha señalado Andrea Ferloni.

Aceleran las TIC

Paralelamente a esta situación, durante la jornada celebrada en la Ciudad Politécnica de la Innovación, diversos expertos coincidieron en explicar el cambio que está sufriendo el sector de la automoción. El profesor **Jorge Carrillo**, del Colegio de la Frontera Norte, centro de investigación público del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT) del Gobierno de México, explicó que “en el avance hacia la nueva movilidad hay muchísimos actores implicados. El sector piramidal tradicional ya no existe y las grandes empresas matrices apuestan por un sistema de alianzas con compañías tecnológicas y proveedores incluso fuera del mercado propio de la automoción, como pueden ser los comercios”.

Carrillo también aseguró que “la transición al coche eléctrico necesita de un conocimiento más en profundidad de las empresas propias del sector de la automoción sobre las nuevas tecnologías que han irrumpido en esta industria”, como pueden ser el Big Data, el Internet de las cosas, o la fabricación aditiva, entre otras.

Por su parte, **Arturo Lara**, afiliado a la Universidad Autónoma de México (UAM-Xochimilco) e investigador visitante de INGENIO, señaló la gran complejidad en los cambios tecnológicos que afectan al sector: “aunque el automóvil eléctrico requiere menos componentes, esconde una complejidad tecnológica multinivel cada vez más profunda relativa a la arquitectura del vehículo, sus subsistemas, módulos y componentes. No existe componente, proceso o función de los vehículos eléctricos que no involucre poderosos chips”, explicó. Desde esta perspectiva, el reto para Arturo Lara, es entender la gramática de las diversas tecnologías relacionadas con un componente clave como lo son las baterías avanzadas de litio-ion.

Por otro lado, **Jesús Lampón**, investigador de la Universidad de Vigo, recalcó que “hace años todas las condiciones las ponía el fabricante. Ahora, el poder de decisión en la cadena de valor de la movilidad se reparte entre estos fabricantes y otras empresas que se han convertido en actores clave de la industria automovilística, como pueden ser Amazon o Google. En este sentido, son necesarias políticas públicas que apuesten por las empresas locales que trabajan en el coche autónomo como, por ejemplo, centros tecnológicos de índole regional”, añadió.