

**20-N: LO QUE QUEDA DE FRANCO**  
**UN REPASO A LOS VESTIGIOS**  
**DE LA DICTADURA**

**LOS PAPELES DE JFK**  
**LOS CUBANOS QUE PREDIJERON**  
**EL ASESINATO DE KENNEDY**

**ADIÓS AL DIÉSEL**  
**LOS COCHES CONTAMINANTES**  
**TIENEN LOS DÍAS CONTADOS**

# TIEMPO

**Z**  
GRUPO ZETA

LA REVISTA DE LA GENTE QUE DECIDE

**CARLES PUIGDEMONT Y ARTUR MAS**  
**CÓMO HUNDIR UN**  
**PARTIDO Y ENFRENTAR**  
**A LOS CATALANES**

El nacionalismo moderado, que ha sido determinante durante los últimos 30 años, podría convertirse en residual tras las elecciones del 21-D

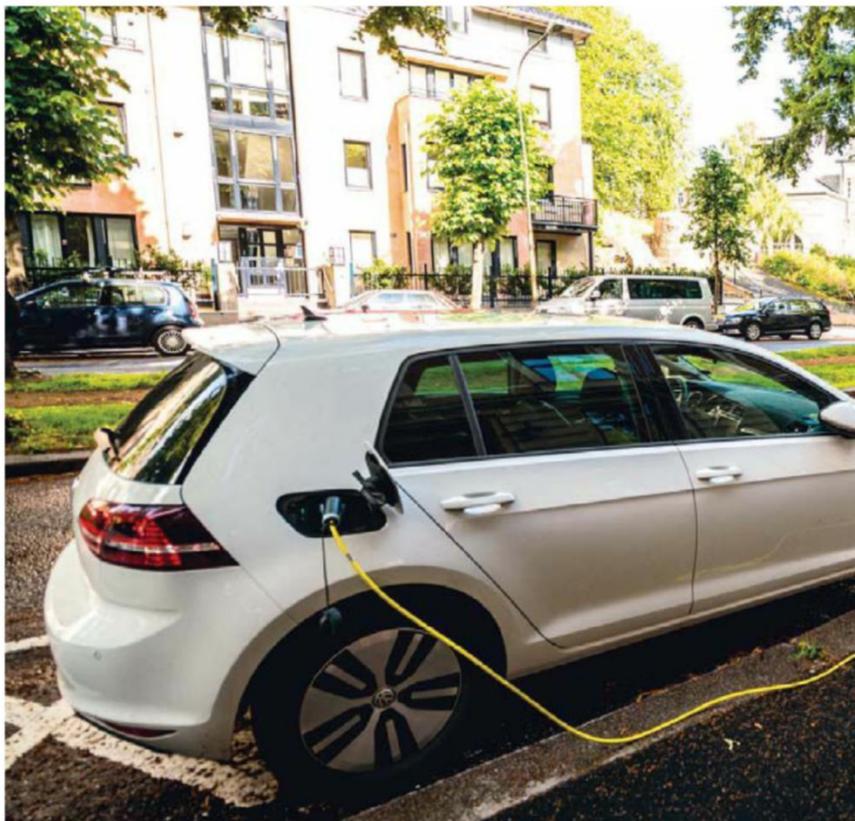


**GRATIS**  
DVD CON DOS  
PELÍCULAS

### COCHES ELÉCTRICOS

## Mercado mínimo

El mercado de vehículos eléctricos y enchufables en España no llega ni al 5% del total del mercado. Entre enero y octubre se vendieron en España 52.291 vehículos híbridos y eléctricos puros, sumando turismos, furgonetas, industriales, autobuses y cuatriciclos. El crecimiento es de un 84% sobre el mismo periodo del año anterior. De esos fueron eléctricos 6.277 de los vehículos matriculados, tanto puros como híbridos enchufables con una autonomía de más de 40 kilómetros. Toyota es el líder de los híbridos, mientras Renault y Nissan se disputan el liderazgo de los eléctricos. En España no hay ningún eléctrico ni híbrido entre los 20 modelos más vendidos en nuestro país. El Gobierno ha puesto en marcha el Plan Movalt para impulsar la ventas de vehículos movidos por energías limpias. El comprador de un vehículo eléctrico recibirá 5.500 euros de ayuda, más otros 1.000 por parte del concesionario, para instalar un punto de recarga en su garaje. —



➤ En cualquier caso, hay un consenso extendido en Bruselas y en los Gobiernos europeos, también en todo el mundo desarrollado, incluyendo Estados Unidos, Canadá y Japón, de que los vehículos de combustión (diésel y gasolina) deben desaparecer a medio/largo plazo. Este horizonte ya lo acepta también la industria, de modo que los vehículos con motor diésel, que han sido y son los reyes de la automoción, desaparecerán a medio plazo o se reducirán a un porcentaje marginal sobre el censo total de vehículos. En 10 o 15 años deberán estar por debajo del 50% del parque de automoción, cuando hoy superan el 75%.

Esa desaparición tendrá un largo periodo de transición ya que “el diésel seguirá siendo mayoritario en el tráfico pesado, en los camiones y furgonetas, es insustituible hoy por hoy y por largo tiempo en el transporte de mercancías y largo recorrido.

**Se calcula que dentro de 15 años los vehículos alimentados con diésel serán menos de la mitad del total del mercado**

No existe alternativa ni en los vehículos híbridos ni en los eléctricos, que no tienen la potencia ni la autonomía suficientes para dar ese servicio. Los fabricantes están comprometidos por sus inversiones hasta el año 2023 y no quieren acelerar el cambio, ya que tienen que amortizar sus millonarias inversiones”, afirma de modo contundente Arancha García, directora de Industria de la patronal Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

### LA PREGUNTA DEL MILLÓN

La presión de los Gobiernos, las exigencias de calidad del aire y el cambio climático abonan esa muerte anunciada, pero muchos expertos advierten que no es posible un cambio drástico y por tanto no se producirá antes de 20 años. La gran pregunta es cuándo. Massimo Cermelli, experto en Automoción y Movilidad de la Deusto Business School, cree que “el marco regulatorio, cada vez más duro con las emisiones de gases, la conciencia ecológica de los conductores, la mayor conciencia de los fabricantes, apuntan a una larga transición en la que se irá a vehículos limpios, híbridos y eléctricos, y desaparecerán los motores diésel y gasolina”. Cermelli matiza que los diésel y gasolina van a alargar su vida, gracias a que los fabricantes han baja-



**Recargable**  
Un vehículo eléctrico enchufado en un punto de recarga de una calle de Oslo.

FOTO: ANNA BRYUKHANOVA

do drásticamente las emisiones de  $\text{CO}_2$  en el motor de gasolina, y de óxido nítrico ( $\text{NO}_x$ ), en los motores diésel, que es el más nocivo. “De hecho, la diferencia en emisiones entre los diésel y los gasolina son hoy ya mínimas, aunque el  $\text{NO}_x$  está más penalizado por las legislaciones, sobre todo en Estados Unidos”, matiza Arancha García.

De cualquier modo, el cerco a los vehículos más contaminantes es imparable. París ha prohibido la circulación de vehículos anteriores a 1997 por el centro desde las ocho de la mañana hasta las ocho de la noche; Madrid y Barcelona van a prohibir la entrada en sus almendras centrales a los diésel con más de diez años de antigüedad, su previsión es no dejarles circular ni aparcar a partir de 2019. Muchas urbes alemanas han endurecido esta medida, y el aeropuerto de Ámsterdam solo permite la entrada de los taxis eléctricos en sus instalaciones. Los países europeos hacen planes para eliminar los vehículos más contaminantes de las metrópolis. En España la Dirección General de Tráfico ha legislado etiquetas de cuatro colores para distinguir a los coches por su contaminación, y son más exigentes para los vehículos diésel que para los gasolina. De hecho la etiqueta Verde de cumplimiento de tasas bajas de contaminación se le da solo a los diésel fabricados desde 2014, que cumplen con la dura nor-

ma europea de E6, y a los gasolina se les etiqueta Verde a los del año 2006. Las etiquetas son utilizadas por los ayuntamientos en España para “bonificar” o penalizar a los vehículos en su acceso a las ciudades y en el precio de las tasas de aparcamiento en la calle. Madrid y Barcelona tienen puesta la proa a los diésel y su intención es no dejarlos circular en muy pocos años, para mejorar la calidad del aire.

Tradicionalmente, los constructores de automoción han investigado para producir coches cada vez menos contaminantes, siguiendo las normativas impulsadas por la Unión Europea desde 1996 para mejorar la calidad del aire. Sin embargo, Greenpeace denuncia que los vehículos con motores diésel emiten más partículas en suspensión y gases perjudiciales para la salud que los motores de gasolina.

¿Qué ha sucedido con los motores diésel? Los test de medición de los fabricantes de vehículos eran bastante obsoletos y los coches superaban los límites establecidos en más de un 400%. Por eso, los indicativos de medición de emisiones diésel dan un exceso de partículas en el ambiente. “Para solucionarlo, las autoridades europeas han endurecido los controles, imponiendo a los fabricantes mediciones que reproducen las condiciones reales de conducción”. Esto lo reconoce oficiosamente el portavoz de ANFAC. Aunque las inversiones para los motores del futuro no pasan por el diésel, nadie se atreve a poner fecha de caducidad a un motor que se mantiene como el más idóneo para las distancias largas. “El diésel todavía no tiene sustituto ni para grandes transportes ni para grandes distancias”, remacha Cermelli.

#### ¿QUÉ HACEN LOS FABRICANTES?

¿Qué están haciendo los grandes fabricantes de automóviles? “Apostar seriamente por los vehículos electrificados, eléctricos puros y enchufables, porque la Unión Europea es cada vez más dura en sus normas anticontaminación y de protección del medio ambiente por el cambio climático, pero cada fabricante tiene un ritmo de inversiones y un calendario de transición hacia vehículos limpios”, dicen los portavoces de ANFAC. Es el caso de Nissan, que apuesta por una transición lo más acelerada posible. David Barrientos, portavoz de la firma, dice que “en diez años hemos visto un retroceso fuerte del diésel en España, pero este motor de combustión durará todavía 15 o 20 años más, eso sí, con motores más limpios y bajísimas emisiones. Lo que falta es un empujón hacia los nuevos vehículos electrificados, apoyo fiscal, menos IVA, menos impuestos de matriculación y una red de puestos de recarga eléctrica, primero en las ciudades y luego en las carreteras”. —