

Martes 25 de junio de 2013

Portada Opinión Política Justicia Bogotá Deportes Entretenimiento Reportajes Tecnología Clasificados Secciones

Temas del día

Vuelta a Colombia en bicicleta

Oscar Sevilla

Dopaje en el Deporte

Muerte de menores

Buscador Noticias

eltiempo.com archivo

PUBLICIDAD

## Últimas Noticias

03:35 a.m.

Adolescentes usan más 'píldora del día después' que preservativo

02:42 a.m.

Mandela, entre la vida y la muerte, rodeado por su familia

Ver más últimas noticias

PATROCINADO POR:



Enlaces patrocinados  
PauteFacil.com

# 'Un día el automóvil eléctrico será un gran producto, pero no ahora'

**Aún cuesta demasiado, es incómodo y sus beneficios ambientales son reducidos.**

Durante décadas, la idea de un automóvil eléctrico ha conquistado la imaginación de innovadores -incluidos desde hace más de un siglo Henry Ford y Thomas Edison-.

Celebridades, expertos y líderes políticos han proyectado estos vehículos como la apoteosis de un futuro responsable con el medioambiente. La canciller alemana, Ángela Merkel, anunció que habría un millón de automóviles eléctricos en la Autobahn para 2020. Del mismo modo, el presidente Barack Obama aseguró que habría un millón de autos eléctricos en los Estados Unidos -pero cinco años antes-.

En efecto, algún día el automóvil eléctrico será un gran producto -pero no ahora-. **Cuesta demasiado, es incómodo y sus beneficios ambientales son insignificantes (y en algunos casos nulos).**

## A punta de subsidios

Muchos países desarrollados ofrecen fabulosos subsidios para los automóviles eléctricos: apoyos que alcanzan hasta los 7.500 dólares en Estados Unidos, 8.500 dólares en Canadá, 9.000 euros (11.700 dólares) en Bélgica e incluso 6.000 euros en la España empobrecida.

Dinamarca otorga el subsidio más generoso de todos, pues exime a los automóviles eléctricos del impuesto marginal de matriculación de 180 por ciento aplicable en el país a los demás vehículos. **En el caso del automóvil eléctrico más popular del mundo, Nissan Leaf, esta exención equivale a 63.000 euros.**

Todo esto evidentemente no es suficiente. En Dinamarca solo hay 1.224 coches eléctricos. En Alemania se vendieron en total 3,2 millones de autos en 2011, pero únicamente 2.154 fueron eléctricos.

Las cifras han obligado a Obama y a Merkel a ajustar sus proyecciones a la realidad.

El Departamento de Energía estadounidense ahora prevé únicamente alrededor de 250.000 automóviles eléctricos para 2015 -0,1 por ciento del total de automóviles que circularán en los Estados Unidos-. Merkel admitió hace poco que Alemania no tendrá siquiera un millón de autos eléctricos para 2020.

## A paso de tortuga

## Recommendations



La puta, la bruja y la pecadora - María A. García de la Torre - Columnista EL TIEMPO - eltiempo.com  
8,690 people recommend this.

<http://www.eltiempo.com/12801828>  
16,585 people recommend this.

Facebook social plugin

## Top de noticias

Leído Compartido

**1** 'Aún me estigmatizan con el dopaje': Sevilla

**2** Muerte de Sharon Melissa Marmolejo, de 11 años, 'fue violenta'

Esto no debe sorprender a nadie. De acuerdo con un estudio de la Oficina de Presupuesto del Congreso estadounidense, el costo de mantenimiento de un automóvil eléctrico durante su vida útil es aproximadamente de 12.000 dólares más elevado que el de un vehículo con motor de gasolina.

Investigaciones recientes indican que **los autos eléctricos podrán competir en precio con los autos híbridos hasta 2016**, y con los autos convencionales, hasta 2032, después de que los gobiernos hayan gastado entre 100 y 150 mil millones de euros en subsidios.

Dejando de lado los costos y subsidios, los automóviles eléctricos han resultado ser demasiado incómodos. Un reportero de la BBC manejó 778 kilómetros (484 millas) desde Londres hasta Edimburgo en un auto eléctrico, mini, y tuvo que detenerse ocho veces para cargar batería -a menudo esperó seis horas o más-.

En total, pasó 80 horas manejando o esperando, con una velocidad promedio de solo 10 kilómetros por hora -un ritmo nada deseable, incluso antes de la llegada de la máquina de vapor-.

Los automóviles eléctricos tampoco son del todo satisfactorios en términos ambientales. A menudo se les promueve como "cero emisiones", pero eso se cumple únicamente cuando están en movimiento.

Para empezar, el proceso de manufactura de autos eléctricos -especialmente sus baterías- requiere de un enorme consumo de energía, que en gran parte se genera a partir de combustibles fósiles. Un estudio sobre su ciclo de vida muestra que casi la mitad de las emisiones de CO2 de un auto eléctrico provienen de su producción, más del doble de emisiones que durante la fabricación de un auto con motor de gasolina.

Además, la electricidad necesaria para cargar un auto eléctrico se produce sobre todo con combustibles fósiles. Sí, ya después emite aproximadamente la mitad de emisiones de CO2 que un coche convencional por cada kilómetro manejado (usando electricidad europea). Sin embargo, dadas las altas emisiones de CO2 que genera al principio, habría que manejarlo mucho para equilibrar.

Los partidarios del auto eléctrico sostienen orgullosamente que si se maneja más o menos 300.000 kilómetros sus emisiones de CO2 serán de menos de la mitad de las de un auto con motor de gasolina. No obstante, habría necesitado un cambio de batería mucho antes de alcanzar dicho objetivo, lo que implicaría muchas más toneladas de emisiones de CO2.

De hecho, es improbable recorrer dichas distancias dado el pobre alcance de los autos eléctricos: por ejemplo, el Nissan Leaf, puede recorrer únicamente 117 kilómetros con una carga. Por eso la mayoría de las personas adquieren un automóvil eléctrico como coche secundario, para viajes cortos. Si se recorre en el auto menos de 50.000 kilómetros, con electricidad europea, se habrá emitido en conjunto más CO2 que con un auto convencional.

Aunque se recorran distancias mucho mayores por decir, 150.000 kilómetros, un auto eléctrico generará solo 28 por ciento menos emisiones de CO2 que un auto con motor de gasolina. Así, durante la vida útil del auto se dejarán de emitir 11 toneladas de CO2, o aproximadamente 44 euros de daño al medioambiente.

Dado el monto de los subsidios disponibles, este es un rendimiento extremadamente bajo. Por ejemplo, en el caso de los subsidios de Dinamarca, se pagan casi 6.000 euros para reducir una tonelada de emisiones de CO2. Adquirir un volumen similar en el Sistema Europeo de

3 Mujer quiere probar que puede vivir sin comida

4 El casting de modelos que terminó en trampa de abusos sexuales y robos

5 Colombia, por triunfo y mejor juego frente a Turquía en Mundial Sub-20

[Ver más >](#)

PATROCINADO POR:



Comercio de Derechos de Emisión costaría unos 5 euros. Con el mismo dinero, Dinamarca podría haber multiplicado la reducción de emisiones más de mil veces.

Peor, en realidad **los autos eléctricos adquiridos en la UE incrementarán las emisiones globales de CO2**. Como la UE ha establecido una meta de emisión para 2020, contrarrestará emisiones donde pueda (tal vez con más energía eólica), independientemente del tipo de auto adquirido: 38,75 toneladas de CO2 en un auto con motor de gasolina y 16 toneladas en la electricidad generada para producir un auto eléctrico. Sin embargo, mientras el nivel de emisiones en la UE quedará igual, la mayor parte de las baterías eléctricas vienen de Asia, por lo que no se contrarrestará 11,5 toneladas adicionales de emisiones.

Las transgresiones ambientales del auto eléctrico son peores en China, donde gran parte de la electricidad se produce con carbón. Un auto eléctrico alimentado con esa electricidad emitirá un 21 por ciento más de CO2 que un auto con motor de gasolina.

Además, como lo muestra un estudio reciente, como las plantas alimentadas con energía de carbón están tan sucias, los autos eléctricos empeoran el aire local.

En Shanghái se estima que la contaminación del aire debido a un millón adicional de autos alimentados con motor de gasolina matará a nueve personas cada año. Pero un millón de autos eléctricos adicional matará a 26 personas anualmente, debido al incremento de la contaminación por el uso del carbón.

El mantra de los autos eléctricos desvía la atención de lo que realmente importa: una transición económicamente efectiva de los combustibles fósiles hacia una energía sostenible y más asequible, que demanda investigación e innovación.

Los autos eléctricos pueden ser un gran avance hacia ese propósito en un par de décadas. Pero los altos subsidios actuales simplemente hacen posible el desarrollo de tecnología onerosa, incómoda y a menudo ineficaz en términos ambientales.

Traducción de Kena Nequiz  
Copyright: Project Syndicate, 2013.  
[www.project-syndicate.org](http://www.project-syndicate.org)

## Acerca del autor

Bjørn Lomborg es profesor adjunto de la Escuela de Negocios de Copenhague, fundador y director del Centro para el Consenso de Copenhague. Es autor de 'Cool it - The Skeptical Environmentalist's Guide To Global Warming'.

BJØRN LOMBORG  
PROJECT SYNDICATE  
PRAGA.

Publicación  
eltiempo.com  
Sección  
Otros  
Fecha de publicación  
17 de abril de 2013  
Autor  
BJØRN LOMBORG