

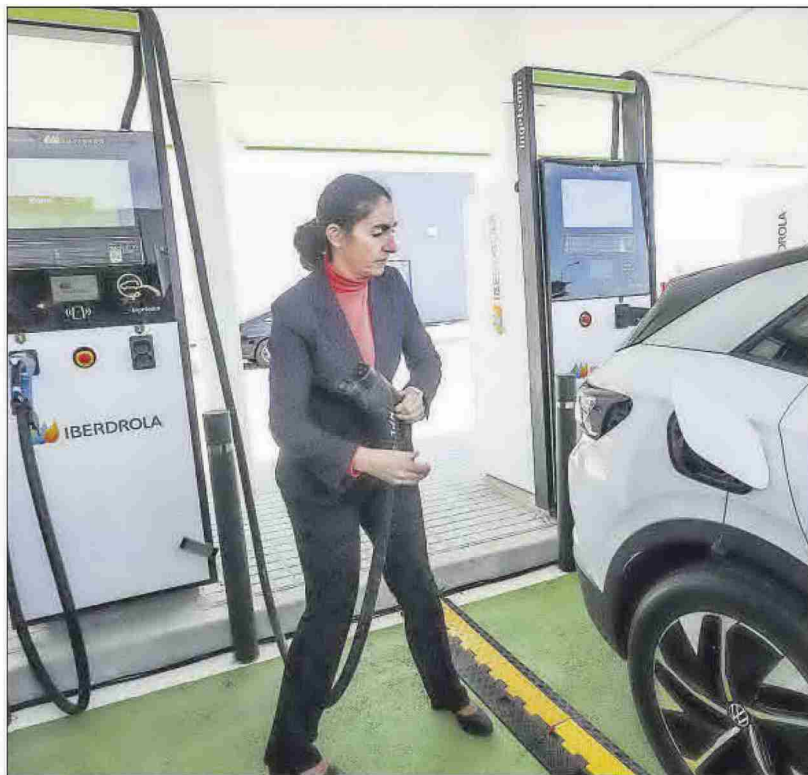
# Expertos cuestionan en Elche el fin a corto plazo del motor de combustión y dudan sobre qué tecnología lo sustituirá

► La Universidad reúne a investigadores y a la industria eléctrica y de la automoción, que auguran que la descarbonización del parque automovilístico será un proceso largo y farragoso, a diferencia de lo que se anuncia

RUBÉN MÍGUEZ

■ La propuesta del presidente del PP, Alberto Núñez Feijóo, de que el Gobierno apueste por la retirada «inmediata» de los vehículos de más de diez años «y sacar los motores de combustión viejos por motores de combustión nuevos», no solo le ha granjeado críticas también la estupefacción de los expertos. «¿Quién va a pagar eso?», se pregunta Miguel Sánchez, director del grupo de Investigación de Ingeniería de Vehículos, Biomecánica y Diseño Mecánico de la Universidad Miguel Hernández (UMH) de Elche. Es uno de los expertos que participó este jueves en la jornada «Energía para la movilidad y el transporte de la próxima década: del térmico al eléctrico» donde se debatió acerca del tipo de energía que se usará para la movilidad y el transporte en la próxima década, durante el periodo de transición de los combustibles fósiles a la tecnología eléctrica. La Unión Europea se ha marcado el año 2035 para el fin de los coches de combustión y la prohibición de los motores térmicos. Una fecha que, a juicio de los expertos, a día de hoy parece difícil de cumplir, al menos en España donde el 60% del parque automovilístico tiene más de diez años y menos del 3%, unos 700.000 vehículos, son híbridos y eléctricos.

«Se han puesto fechas muy cortas para la desaparición del motor de combustión y nadie tiene claro si son demasiado optimistas», señala el investigador de la UMH, que vaticina que la transición entre la combustión térmica y la tecnología eléctrica aún será «muy larga». «Por un lado está la tecnología que se usará, mucha aún en fase incipiente y, por



Un punto de recarga de vehículos eléctricos en un área de descanso de Elche.

TONY SEVILLA

otro, cuestiones sociales como el cambio de hábitos y la viabilidad económica», añade este experto. De hecho, sobre la mesa también se puso la diferencia de precios, a igualdad de condiciones, entre un vehículo de combustión y uno eléctrico, este último bastante más caro. «Y no

pueden estar eternamente subvencionados», indice Miguel Sánchez. Los expertos reunidos por la UMH pusieron de manifiesto que está comenzando una gran revolución en el transporte y la movilidad, pero que aún existen muchas incógnitas y dudas. ¿Cuál será la tecnología

que se imponga en los vehículos aún sin respuesta. Actualmente, la mayoría de coches eléctricos utilizan la batería, que los expertos coinciden en que está siendo «muy eficaz», y ya se están desarrollando otras tecnologías como el combustible de hi-

## LA CLAVE

REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA  
**Los vehículos eléctricos con batería se imponen, pero hay tecnologías incipientes**  
► Los vehículos eléctricos a batería son ahora los más eficientes, pero se barajan el hidrógeno verde o los biocombustibles como alternativa

## LA CIFRA

# 2035

### Fecha del fin del motor de combustión

► El Parlamento Europeo propuso el 2040 como fecha tope para prohibir la venta de vehículos de combustión, aunque se ha reducido a 2035

drógeno verde, aún con poca escasa penetración en el mercado automovilístico, o los biocombustibles y sintéticos para los coches de combustión. También la tecnología híbrida está siendo muy demandada, la que une la combustión con la batería eléctrica «que será de transición», indican. Los expertos señalan que la tecnología mejorará en los próximos años, sobre todo para aumentar la autonomía. Y sobre qué coche comprar, depende del uso, ya que en entorno urbano y recorridos moderados se recomienda un eléctrico, pero para viajes más largos sigue siendo el híbrido la estrella. Y que aún tienen oportunidades los coches de combustión que usen biocombustibles o combustibles sintéticos.

Otro asunto que se plantea es el de la escasez aún de puntos de recarga de vehículos eléctricos. «Aunque son rápidos, no tanto como llenar el depósito, por lo que los conductores deben cambiar sus hábitos de viajar», indica Sánchez. La jornada contó con representantes de Iberdrola, Vectalia, Scania, Seat, Asepa e Ingenieros Industriales del Estado.