

MERCADO AUTOMOTRIZ GLOBAL: RECOMPOSICIÓN Y TENDENCIAS

Por Federico Muller

A MANERA DE INTRODUCCIÓN

La contaminación ambiental que priva en las grandes urbes del mundo está obligando a los fabricantes de automóviles a buscar otras opciones de energía alternas a las de hidrocarburos para mover los motores de los mismos. El consumo de gasolinas y otros derivados del petróleo, que utiliza el parque vehicular urbano, contribuye en un porcentaje elevado a la emisión de los gases efecto invernadero (GEI). Las líneas que se escriben en este artículo hacen un recuento grosso modo de las primeras fuentes de energía que impulsaron a los autos de principios del siglo XX, para posteriormente señalar también en forma general los inconvenientes que ha tenido el motor impulsado por electricidad en los mercados dominados por los de combustión interna. La contaminación, la racionalización "forzada" de la energía tradicional y la búsqueda incesante de otras más limpias, paulatinamente comienzan a perfilar una conducta diferente de los consumidores jóvenes al elegir el modo de transporte. Finalmente se comenta el caso del modelo de transporte catalán, que puede ser pedagógico para los tomadores de decisiones del país, que trabajan el sector de comunicaciones y transporte.

RECOMPOSICIÓN EN EL MERCADO DE AUTOS.

En los países desarrollados, entre ellos los europeos y Japón, las preferencias de los consumidores de automóviles han experimentado recientemente algunos cambios, que quizá en el mediano plazo lleguen a perfilar nuevas tendencias sobre el gusto y uso de los vehículos motorizados, que influirán en la demanda y producción de los mismos. Se empiezan a vislumbrar opciones tecnológicamente factibles al motor de combustión interna de gasolina, que de consolidarse reestructuraría los programas tradicionales de la industria automotriz en el mundo. En España hace algunos meses se llevó a cabo un estudio para conocer la opinión de 200 directivos de las empresas fabricantes y proveedoras de insumos sobre las perspectivas en el mercado de ese sector. Los resultados señalaron que el 46 por ciento de los entrevistados afirmaron que los jóvenes menores de 25 años, no aspiran a tener automóvil propio, o al menos no era prioritario para ellos, prefieren otros satisfactores relacionados con la tecnologías de la información y comunicación (Internet, Teléfonos, Tablet...). Además, la encuesta indicó, que el 56 por ciento de los directores y gerentes que participaron en el sondeo, externaron que las personas de mediana edad, mayores de 50 años, al igual que el grupo anterior mostraron poco interés por ser propietarios de un auto. Ambos grupos optaron por otros medios y modos de transporte, como el público, el alquiler de vehículos y la bicicleta. La demanda por bicicletas se ha incrementado en Europa, superando la de los vehículos. En España se vendieron 780 000 bicicletas y 700 000 automóviles en 2012, y por otro lado en Estados Unidos la gente joven (menos de 34 años), adquirió 27 autos nuevos de cada 100 vendidos en 2012. Cifra relativamente conservadora en relación a otros grupos de edad de la sociedad estadounidense. Sería temerario decir o interpretar los datos estadísticos anteriores como tendencias que perfilan el abandono paulatino del automóvil particular como medio de transporte e icono del capitalismo contemporáneo; de antemano se conoce que existen otros elementos de carácter económico, en particular las

percepciones monetarias de los consumidores que obligan al consumidor joven a aplazar la compra o en el peor de los escenarios a cancelarla. Sin embargo, el comportamiento de los compradores de autos, al menos en los países desarrollados, ha venido modificándose durante los últimos 20 años, particularmente por el alto costo de los hidrocarburos y el congestionamiento vehicular en las ciudades, esas condiciones de mercado han obligado a los fabricantes automotrices a racionalizar el uso de los combustibles a través del diseño de motores más eficientes y de menor tamaño, así como en la mejora del servicio posventa de los coches electrificados; la instalación de fuentes de abastecimiento de los automóviles híbridos y eléctricos en lugares estratégicos urbanos, así como el lograr precios más competitivos de las unidades, han sido algunos de los retos a corto plazo de la industria automotriz. Si continúa la demanda de autos disminuyendo en las naciones desarrolladas, los estudios de mercado indican que las economías emergentes reemplazarán y superarán las compras que hacían los consumidores europeos (alemanes, franceses y españoles,) estadounidenses y japoneses, hasta antes de finales del siglo XX. Se estima que 2025 la producción mundial de autos alcanzará los 120 millones, cifra superior en 50 por ciento a la producida en 2013.

VEHICULOS DESPLAZADOS POR ELECTRICIDAD.

Los antecedentes de los automóviles eléctricos se remontan a los primeros años del siglo XX, inclusive son más antiguos que los autos que consumen gasolinás; antes que Henry Ford innovara a la industria automotriz con la producción mecanizada y homogeneizada, abaratando costos de operación con la fabricación masiva; ya para entonces circulaban taxis en la ciudad de Nueva York movidos por vapor o electricidad. Algunas fuentes de información daban cuenta de ello, por ejemplo señalaban que en Estados Unidos transitaban 8000 vehículos en el año de 1900, de los cuales el 40 por ciento utilizaba el vapor como fuente de impulso, el 38 por ciento eran desplazados por acumuladores eléctricos y sólo el 22 por ciento usaban motores de gasolina. Europa con 30 000 autos, tenía una estructura vehicular muy similar a la estadounidense, aunque con otros fabricantes y diseños. Los descubrimientos e inventos derivados de la revolución industrial se materializaban en el sector del transporte. El petróleo todavía no alcanzaba la monopolización del mercado automotriz, predominaban otras fuentes alternas de energía. Aún la energía eléctrica no se producía masivamente por los hidrocarburos. En aquel lejano pasado los ingenieros en tránsito americanos solucionaban el incipiente crecimiento urbano de las ciudades del noreste de Estados Unidos, asignando funciones específicas a los medios y modos de transporte , para trasladar pasajeros cuyo origen-destino superara los límites de las ciudades, los trenes interurbanos cumplían esa función, mientras los tranvías les correspondía mover personas con trayectos de viaje de mediana distancia, siempre dentro de los límites urbanos; los taxis se ocupaban de traslados de corta distancia, con velocidades crucero que hoy nos parecerían irrisorias. El agotamiento sistemático de las pilas de los coches lo resolvían, instalando estaciones de servicio (talleres) en lugares estratégicos de los frecuentes recorridos, las cuales ofrecían, alternativas a la recarga, a través del recambio de pila a los coches. El sistema de transporte en esa época, con limitaciones, pero cumplía la función asignada, el mayor aliado que tenía era la baja densidad poblacional y los traslados de usuarios menos frecuentes, obviamente que los contemporáneos, que respondían a la sociedad que

paulatinamente abandonaba el campo, para incorporarse a la ajetreada vida urbana, demandante de un sinnúmero de satisfactores para cubrir necesidades básicas y creadas en los individuos. **El auto eléctrico moderno.** La explotación e industrialización del petróleo durante todo el siglo XX fue avasalladora, marginando la investigación de otras fuentes de energía alternas a la de los fósiles; los avances tecnológicos, el paulatino agotamiento de las reservas petrolíferas y sus efectos nocivos en la naturaleza, influyeron para que las compañías automotrices retomaran proyectos olvidados durante varias décadas por costosos e inoperantes, y desde luego también poco rentables. Uno de ellos fue el de los automóviles impulsados por energía eléctrica, que ahora nuevamente comienza a aparecer como opción de transporte. Los fabricantes están pasando de los prototipos a la venta y/o concesiones de autos en forma restringida, a través de acuerdos con gobiernos, empresas privadas, y negocios de transporte de alquiler, para probar su eficiencia y permanencia competitiva en los mercados. El programa piloto del desempeño de los automóviles eléctricos en el país, inició en 2011; la ciudad de México y Aguascalientes fueron las que sirvieron de prueba, pero los resultados hasta la fecha no han sido del todo rentables. Meses después el sitio de arrendamientos de autos, abandonó el zócalo, y lo reubicaron en otro lugar de la ciudad. El inconveniente de usarlos fue de carácter económico, los costos de operación fueron superiores a los taxis convencionales. El banderazo se fijó en alrededor de 24 pesos, y 1.65 pesos por cada 250 metros recorridos o 45 segundos en el transcurso del viaje. Otra empresa estadounidense, también fabricante de autos, puso a disposición de trabajadores de una multinacional con oficinas en el DF y Querétaro, 50 automóviles eléctricos, al cabo de un año los usuarios externarán sus observaciones y experiencias de haberlos usado. Aunque tienen la ventaja de no perjudicar al ambiente cuando circulan, y por ende se les exime de la verificación vehicular y del descanso obligatorio un día a la semana para los autos convencionales que transitan en el DF. En las calles aledañas al zócalo de la capital mexicana, se instalaron vehículos llamados verdes, que cumplieron las funciones de taxis con recorridos al destino de los pasajeros a una velocidad promedio de 60 Km/ Hora. La firma automotriz asiática que los fabricó estipula que la batería (pila) que los mueve tiene una vida productiva de alrededor de 5 años. Después de recorrer el auto 160 kilómetros de superficie carretera o urbana se debe recargar el acumulador eléctrico. La agrupación ambientalista Greenpeace, atribuye que los gases de efecto invernadero, que se generan en la ciudad de México, el 46 por ciento del total de ellos los emite el parque vehicular impulsado por motores de gasolina o diésel; el transporte de alquiler (taxis) abona a la contaminación con el 2 por ciento. Con esos beneficios esperados de los autos no convencionales, los fabricantes de los mismos son optimistas, y estiman las siguientes cifras para el 2015. Los vehículos híbridos (gasolina y electricidad) ocuparán el 3.6 por ciento de la producción mundial de autos, mientras los eléctricos el 1.4 por ciento; en 2020, según ellos, el porcentaje llegará al 10 por ciento de ese tipo de vehículos. El grado de dependencia del vehículo eléctrico de las fuentes de suministro de energía sigue siendo el mayor reto a vencer, que le resta autonomía y fiabilidad frente al automóvil con motor de combustión interna. Otro inconveniente de los autos eléctricos ha sido, el todavía incipiente desarrollo tecnológico en el aprovechamiento comercial de otras fuentes de energía alternas al petróleo, entre las que sobresalen la solar y eólica, renovables que por su naturaleza se caracterizan por

no contaminar al medio y ser sustentables; mientras esa reconversión energética no se dé, la electricidad que alimenta a las pilas de esos automotores seguirá proviniendo de la misma fuente convencional. Si en cada estación de servicio (gasolinera) localizada en la república mexicana, se instalara una fuente de energía para recargar los acumuladores eléctricos, a pesar que implicaría elevadas inversiones públicas y privadas, no sería suficiente para la reconversión del parque vehicular de gasolina a electricidad en el país. Simplemente porque las recargas eléctricas hasta la fecha, siguen ocupando periodos de tiempo prolongados, que rebasan las tres horas, y su rendimiento en kilómetros recorridos (4.2 Km/KW.-Hora) no compensa la larga espera, en relación al tiempo que se requiere para abastecer de gasolina a cualquier vehículo de locomoción tradicional.

COSTOS DEL TRANSPORTE.

En cualquier país del mundo capitalista el transporte público urbano (metro, metro-bus, trenes...), generalmente ha sido subsidiado por los gobiernos, los ingresos que recaba por prestar el servicio son insuficientes para cubrir los costos de operación que genera. La tarifa o precio aceptable económicamente debe ser equivalente a los costos medios de operación del mismo, monto que resulta elevado, socialmente inaceptable de cobrarse, y más cuando los objetivos tradicionalmente de ese medio de desplazamiento se han centrado en ofrecer un beneficio a los usuarios de escasos recursos económicos. Además de otras ventajas económicas y ecológicas que tiene sobre el transporte privado. Los economistas de la vieja guardia, empleados en el sector público, utilizaban los subsidios cruzados, técnica que permitía transferir recursos estatales a un sector deficitario, provenientes de otros con superávit. De esa manera mantenían los equilibrios presupuestales en las finanzas gubernamentales. Con la evolución de la teoría económica esa forma de subsanar las ineficiencias, desde la óptica racional, en las empresas privadas, ha quedado marginada.

EL MODELO CATALÁN.

Barcelona y el transporte. Una de las ciudades mejor comunicadas de Europa y tal vez del mundo es Barcelona, con un sistema de transporte público, que combina autobuses, metro y trenes que cubren la mancha urbana, así como distancias cortas (cercanías) entre las poblaciones aledañas a la capital catalana; en las inversiones ferroviarias ha participado el gobierno español (RENFE) y los catalanes. Los servicios de transporte, no obstante su buena marcha (social y técnica) desde hace años vienen arrastrando un elevado y creciente déficit, que no ha sido posible subsanar, o al menos controlarlo con los subsidios de los gobiernos. De acuerdo con cifras publicadas por fuentes oficiales catalanas el pasivo ascendió a 546 millones de euros en 2013, deuda insostenible y que puso al borde de la debacle su existencia. Los factores que más influyeron en la descapitalización fueron la crisis económica por la que atraviesa la economía española, la reducción de la demanda hacia los servicios de transporte y los altos costos de operación del sistema ferroviario, a pesar de que España ostenta la estructura y red ferroviaria más completa y moderna de toda Europa. La primera reacción que tuvieron las autoridades del gobierno de la Generalitat fue incrementar las tarifas del transporte con respecto a las establecidas en 2013, para tratar de moderar el adeudo. Quizá la decisión fue apresurada porque no consideró la parte más sensible a los aumentos de precios: los usuarios del metro; las protestas públicas no se hicieron esperar, éstos apostados estratégicamente en

algunas estaciones del metro, han bloqueado los accesos, paralizando el servicio. La presión social hizo rectificar a las autoridades, quienes repensaron las acciones a emprender, y diseñaron un ambicioso modelo de transporte a seguir. **Modelo de transporte.** Éste debe armonizar y dar viabilidad al servicio, a través de: eliminar el déficit; equilibrar los precios y manejar tarifas especiales a los colectivos más vulnerables (familias numerosas, monoparentales, desempleados...). La ecuación que se forma es bastante compleja y restrictiva porque trata de conciliar intereses económicos, sociales y políticos. Los supuestos que manejan para el modelo: a) los pasajeros, sólo asumirán hasta el 50 por ciento de los costos de operación del sistema; b) el comportamiento de la demanda de transporte se considerará en la determinación de los precios del servicio mediante el diseño de una tarjeta (inteligente), que el usuario adquirirá, que será sensible a la modificación de las tarifas (a la baja) a medida que más se utilice; c) el establecimiento de des-incentivos al automóvil, mediante la creación de impuestos ecológicos por el uso del mismo, los recursos obtenidos por esa fuente se transferirán al sector transporte público y finalmente; d) los ajustes tarifarios estarán en función del IPC, general y del transporte catalán y español.

Referencias consultadas

<http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20140218/54401390315/acuerdo-institucional-aportar-mas-recursos-transporte-publico-barcelona.html#ixzz2thYkSODk>

www.ecointeligencia.com/.../el-primer-coche-de-la-historia-fue-electrico/enlace.sep.gob.mx/ba/docs/2009_s3.pdf

www.ehowenespanol.com › [Educación y ciencia](#)