

En la Venezuela de los apagones, llegan carros eléctricos

En plena pandemia en 2020 y en medio de la mayor recesión económica que ha vivido el país, no deja de sorprender la llegada de carros eléctricos al mercado. Muchos podrán pensar que la venta de estos vehículos es una alternativa para incentivar el uso de las energías renovables en una Venezuela con crisis petrolera, pero justamente se promociona su uso en un momento en el cual los apagones por falta del servicio de electricidad son 'el pan nuestro de cada día'.

En redes sociales y páginas web de varios concesionarios ubicados en Caracas, Los Teques (estado Miranda) y en Valencia (estado Carabobo) se ofertan estos automóviles en precios que varían desde 17.000 hasta 25.000 dólares. De acuerdo a la información aportada por algunos vendedores del área, 40% de las unidades disponibles han sido adquiridas por los venezolanos.

La importación de carros usados de hasta cinco años de cualquier marca y modelo autorizada por la administración de Nicolás Maduro en 2019, dio paso al incremento de estas unidades en puertos venezolanos, en detrimento de la precaria producción de la industria automotriz nacional.

Desde hace una década, el sector ha venido decayendo en el ensamblaje y ventas debido a una serie de factores que lo han afectado profundamente, tales como una nueva política sectorial que privilegia las importaciones, los controles de precios y de cambio, la escasez de divisas, la constante devaluación y medidas gubernamentales contra el sector privado en general. Pero además, por la caída en la capacidad de compra de la población debido al proceso inflacionario y la merma de los créditos bancarios.

«Hemos presenciado el ocaso inminente de una industria que 15 años atrás vendió casi 500 mil unidades en un año de al menos 14 marcas distintas y, **hace 10 años redujo su producción a 70% alcanzando ventas de unas 125 mil unidades** hasta llegar a lo sumo a unas 65 mensuales. Ha sido una década en picada desenfrenada», señala el presidente de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Autopartes (Favenpa), Omar Bautista.



Las cifras de Favenpa revelan que durante el primer trimestre de 2021, las ventas de carros nacionales sumaron 43 unidades, lo que significa una disminución de 43% con respecto al mismo período de 2020. Mientras que **entre enero y marzo se vendieron 392 vehículos importados, para un alza de 87,6% versus el pasado año.**

«En el primer trimestre de 2021 se ensambló un solo tipo de vehículo y fue un camión Mack», indica Bautista.

Desde el año 2007 y con mayor énfasis desde 2015 comenzó el desmontaje sistemático de la industria y todo lo que se conoce como la red de venta y de post venta. A juicio de Julián Afonso, especialista en el sector automotriz, hoy no se observa una industria formal que atienda precisamente esa demanda que aún se da en menor proporción, por lo que **«se ha comenzado a ver una suerte de concesionarios bodegones»** ofreciendo carros usados.

Explica que en Venezuela, la población manejó autos con alta tecnología y que se ensamblaban en el país, hasta que la industria comenzó a ser desmantelada. **Luego en 2013 se experimentó un vacío en el sector, no se conoció nada del mundo automotor ni de novedades** hasta que en 2018 la administración de Maduro, obligada por las circunstancias económicas, comenzó a destrabar muchas restricciones aduanales que tenían frenada la importación. Cuando en 2020 se permite además la importar a cero arancel, se inicia con más fuerza la entrada de los carros usados.

«Después de unos siete años de oscuridad llegan los carros eléctricos, un carro de primer mundo como lo califica mucha gente, es el carro de moda», sostiene Afonso.



A pesar de los apagones

Lo cierto es que desde el pasado año ha aumentado la presencia de los autos eléctricos e híbridos (motor de combustión y motor eléctrico) en el país. Son importados desde Italia (Europa), Colombia, Costa Rica y Estados Unidos. De acuerdo a fuentes del sector, el primer lote que llegó al territorio nacional fue de 30 carros eléctricos Fiat 500e usados que se vendieron a precio de carros nuevos y en dólares.

Hasta la fecha, se ha podido verificar el ingreso y venta de los

modelos en primer lugar del Nissan Leaf, luego del Fiat 500e, del Corolla Hybrid 2021 y del Xpeng. Estos vehículos tienen una batería de litio y cuentan con un adaptador que les permite recargar en una toma de 110v (voltios) o 220v; para recarga completa o de 100% se puede tardar entre 7 y 15 horas. Es decir, a un tomacorriente en la comodidad de su hogar, eso si cuenta con un buen servicio eléctrico o vive en los pocos lugares en el país donde no ocurren fallas y fluctuaciones constantes.

De acuerdo al Comité de Afectados por los Apagones, desde el mega apagón registrado en Venezuela en marzo de 2019 se presentaron 294.324 fallas eléctricas en todo el territorio nacional. Según los reportes, entre marzo y diciembre de 2019 se produjeron 83.229, mientras que la cifra de 2020 fue de 186.772; y los dos primeros meses de 2021 cerraron con 24.323 interrupciones del servicio.

«A dos años del mega apagón podemos decir que las condiciones siguen siendo las mismas, el Sistema Eléctrico Nacional está absolutamente abandonado y colapsado, no se han hecho los trabajos requeridos. Por eso hemos visto el incremento de fallas graves en estados como Zulia, Táchira y Mérida, así como más bajones eléctricos en zonas medianamente estables como Caracas», dijo recientemente Aixa López, presidenta de esta organización.

El estado de la infraestructura eléctrica en el país continúa desmejorando, debido a la falta de inversiones en su mantenimiento y para la compra de nuevos equipos.

A juicio de Miguel Lara, especialista en el área, la infraestructura eléctrica ha continuado con su deterioro «por el abuso al cual es sometida bajo un deficiente y casi inexistente mantenimiento», por ello el aumento en la frecuencia de los cortes y la baja calidad del servicio a nivel nacional».

Resalta que Corpoelec no tiene un plan de recuperación integral del sistema. «Solo parapetean (arreglar a medias) los equipos que se dañan a costa de canibalizar otros equipos, por ello la operatividad de dicha infraestructura empeora cada día, lo que la hace más vulnerable a que cualquier falla en los equipos tenga impactos negativos que no se tendrían si se operara en condiciones normales».

Importación de particulares

La llegada a los puertos venezolanos de estos automóviles se observó en varios videos publicados en cuentas de Twitter e

Instagram en plena pandemia de 2020. En uno de ellos se puede ver a los vehículos cuando son descargados de los contenedores en la aduana de Puerto Cabello, estado Carabobo.

En esa ocasión se trataba de un modelo Nissan Leaf y se puede escuchar cuando uno de los presentes impresionado por la novedad dice: «Me imagino que dura todo un día para cargarlo». Pero quizás ante la poca intensidad del servicio eléctrico en el país, puede ser más largo el tiempo de recarga.

En Caracas, estos carros eléctricos son vendidos en uno de los concesionarios de más vieja data propiedad del Grupo Automotriz Multimarca. De acuerdo con los inventarios publicados en su página web, de 14 Fiat disponibles tres están reservados para la venta, de tres Corolla dos también reservados y de dos Nissan Leaf uno ha sido reservado.



Mientras que otros concesionarios ofertan estos vehículos en sus cuentas en las redes sociales, principalmente en Instagram. Es el caso de Castellana Motors, también en Caracas, el cual promociona **el Fiat 500e ya con kilometraje y del año 2016. Hasta la fecha han vendido unos 10 vehículos**, de acuerdo a lo comentado por uno de sus ejecutivos de venta.

En las ciudades Los Teques y Valencia se han ubicado varias páginas de Instagram con venta de los carros eléctricos en igualdad de condiciones que los ofertados por los concesionarios. Estos autos nuevos suelen tener un precio en el mercado internacional de entre 30% a 40% por encima del carro a gasolina.

«Ningún fabricante está trayendo carros eléctricos a Venezuela, no existe una comercialización oficial de este tipo de vehículos y mucho menos hay producción. Los que están importándolos con mas o menos relativa frecuencia desde octubre de 2019 han sido personas o empresarios que no han tenido que ver mucho con el sector», reitera Julián Afonso.

Esta importación de carros eléctricos es gracias a lo establecido en la gaceta extraordinaria número 6.454 del Ministerio de Industria y Producción Nacional, en la que «se autorizó a las personas naturales y jurídicas para importar con divisas propias vehículos nuevos y usados, de cualquier marca y modelo, y sin fines comerciales».

Además de otorgarles facilidades. «Se dispensó a las personas naturales y jurídicas sin fines comerciales, de presentar la

licencia de importación de automóviles para el transporte de personas, transporte de mercancías, tractores. Asimismo, se dispensó a las personas naturales y jurídicas sin fines comerciales de presentar cualquier otro requisito, certificado, permiso o constancia de registro, salvo el certificado de origen que resulte exigible».

«Solamente son vendidos en Venezuela por algunos concesionarios, empresas de reciente data o particulares. Quienes traen estos vehículos son importadores independientes, no son las marcas especializadas, y que no comparten sus datos de venta con las cámaras», recalca Omar Bautista.

La venta en el país de vehículos eléctricos usados -sin embargo- puede generar ciertos inconvenientes para quien se disponga a comprar una de estas unidades, y es el riesgo de su mantenimiento ya que no existe disponibilidad de repuestos. Representantes del sector nacional de autopartes explican que cuando se va a fabricar un repuesto, se requiere ejecutar una inversión en varios aspectos por lo que es difícil que se lleve a cabo solo para unos pocos autos, sino cuando exista un volumen determinado que justifique esa inversión.

Bautista coincide en que uno de los temas que siempre se ha abordado en el sector es que esta libre importación no necesariamente significa un buen mantenimiento para esos carros, porque se dificulta la adquisición de repuestos y la mano de obra calificada para poder repararlos. «Las marcas y los concesionarios se cuidan mucho de ello, cuando traen un vehículo nuevo ya viene con un respaldo de repuestos y de mano de obra porque tienen personal especializado para atender este tipo de vehículos», apuntó.

Afonso señala que actualmente en el mundo automotriz se cuenta ya con la segunda generación del carro eléctrico, la cual permite tener baterías más pequeñas, son más baratos, tienen un mayor nivel de eficiencia y se espera que perdure su valor en el tiempo.

Sin embargo, explica que se debe tener cuidado con las baterías, ya que el carro eléctrico usado pierde valor **porque ya su batería tienen un tiempo de uso o de vida útil menor.**

«El tiempo de recorrido depende del carro, de la forma de manejo del dueño, depende de la calidad de la electricidad con la que se haga la recarga. Una batería de un carro eléctrico funciona de manera similar a la de un celular. Si se es responsable y se

deja cargando la batería hasta que llegue a 100% y se desconecta, pues la batería durará más. Si se maltrata esa batería, su capacidad de almacenar electricidad comienza a mermar y a reducir duración. Igualmente, lo van a afectar las fluctuaciones de la energía, también si se carga varias horas y se va la luz y varias horas después se vuelve a cargar».

Resalta que si se cuida bien la batería puede durar entre tres a cinco años, pero después vienen los problemas que pocos conocen. En esta industria existe lo que se llama la obsolescencia programada, que obliga a que después de cada cierto tiempo los fabricantes deben presentar una nueva generación tecnológica. Todos los años hay normativas de seguridad del ambiente y se obliga a la gente -acota Afonso- a migrar a un nuevo diseño, **ya que a las personas se le hará difícil conseguir una batería para su modelo anterior.**

«Un carro eléctrico no se puede repotenciar, si se daña el motor se debe cambiar completo. Si la gasolina que se le suministre al carro híbrido no es idónea, también afectará a su funcionamiento. La batería de un Nissan eléctrico por ejemplo no le sirve al Fiat 500e. ¿Qué puede pasar con los carros eléctricos, una vez que cumpla su vida útil? Van a terminar arrumados (abandonados) en algún lugar, para que sean vendidos por pieza», sostiene.

Con cierto retraso

Los carros híbridos y eléctricos son la apuesta verde de la industria automotriz mundial. Está claro que con la precaria infraestructura eléctrica y la dependencia del petróleo, Venezuela entra tarde a la llamada movilidad eléctrica.

Aunque la electrificación aplicada al automóvil comenzó y se intensificó en el mundo hace una década, ha habido poco avance en el país en este sentido. Solamente podemos observar algunos ejemplos de su uso en los sistemas Metro (Caracas, Los Teques, Valencia y Maracaibo) y en los trolebus.

Para alcanzar un desarrollo en la movilidad eléctrica es necesaria la ejecución de importantes inversiones, en lo micro para la compra de sistemas de cargas llamados electrolinerías y a ser distribuidas en avenidas y carreteras; pero a su vez, en lo macro, para la generación de energías alternativas a los combustibles fósiles como la eólica y la solar.

De los vehículos eléctricos importados que han llegado al país se conoce que el Nissan Leaf puede recorrer hasta 320 kilómetros en ciudad y en carretera hasta 280 kms; un sistema de frenado regenerativo permite que al momento de activarlo con cada pisada durante su recorrido se recargue la batería, por lo que tiene mayor rendimiento en la ciudad.

Pero también, Nissan en alguna de sus versiones cuenta con una panel solar que trabaja para recargar las baterías con una potencia de 12V y que da energía al sistema de audio, luces, parabrisas y accesorios.

Por su parte, el Fiat 500e funciona con corriente 220v pero con un pequeño adaptador se transforma a 110v, haciendo que sea completamente adaptable a cualquier toma corriente, la carga del vehículo dura 160 kms. Para cargar la batería un 100% son 15 horas conectado a la corriente y su batería de litio dura unos ocho años, según las especificaciones dadas por los vendedores.

«El automóvil eléctrico será el cambio de paradigma más importante en los últimos 100 años. Para la segunda mitad del siglo XXI, el mundo científico y tecnológico apuesta a la energía solar espacial y a la fusión nuclear para la satisfacción de los requerimientos energéticos de la humanidad», destaca Nelson Hernández, especialista en energía.

Señala que Venezuela, tendrá que considerar seriamente la sustitución de fuentes energéticas en la planificación de su industria de los hidrocarburos, de tal manera de obtener el mejor provecho de ésta en los últimos 30 años.

Para Julián Afonso, estos vehículos han resultado ser eficientes, son capaces de recorrer muchos kilómetros con una sola carga de batería y, están bajando sus precios. No obstante, sostiene que los problemas inherentes a este tipo de automóviles siguen existiendo, entre ellos, la disponibilidad del litio que es muy escaso en el mundo y sus reservas resultan ser mucho menores que las del petróleo, al tiempo que extraer este mineral genera un daño importante desde el subsuelo.

«Se ha creado un concepto que se llama huella de carbono, hasta ahora creíamos que lo único que contaminaba del automóvil era el humo que sale por el tubo de escape, pero construir un carro también genera un proceso contaminante desde el punto de vista industrial. Y la huella de carbono que genera la construcción de un carro eléctrico y de la batería es mayor a la de un carro a combustible», dice.

Para Afonso, lo más importante resulta que la entrada del carro eléctrico se está haciendo de forma caótica, sin planificación y sin reglas. «En Venezuela estamos viendo una movilidad eléctrica desordenada y ello puede generar ciertos problemas».

Con relación a las energías alternativas, **Venezuela se encuentra entre los 13 primeros países del mundo con mayor potencial de energía solar** (218 w/m²) y en el lugar número 17 en potencial de energía eólica (184 w/m²). Sin embargo, aún se encuentra lejos de ingresar a la lista de las naciones con capacidad para generarlas. Los principales parques eólicos (tierra y marina) y solares se encuentran en dos países de producción petrolera: Emiratos Árabes y México; pero también en India, China, Egipto, Inglaterra, Holanda, Alemania y Dinamarca.

«Solo en el estado Guárico existe suficiente potencial de generar energía solar para ofrecer el servicio a 30 millones de personas», calcula Hernández.

La tendencia mundial es un mayor consumo de energía con menos emisión de CO₂ para evitar que el calentamiento promedio de la superficie del planeta supere los dos grados centígrados para finales del siglo. El medio energético preferido será la electricidad con un 50% de la energía a consumir en el 2050.

¿Estará preparada Venezuela para ello? Muchos piensan que no, tras evaluar el desempeño actual de su infraestructura eléctrica y al abandono de proyectos de energía alternativa como los parques eólicos.

Con información de TalCual