

## Opinión

## DIARIO DE NAVARRA

Fundado en 1903

EDITA: Diario de Navarra, S.A.

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN  
Virgilio Sagüés Arraiza

DIRECTOR GENERAL Luis Colina Lorda

DEPÓSITO LEGAL:  
Edición General NA-5-1958/ISSN: 1577-6301.  
Edición Estella NA-296/2001/ISSN 1577-6263.  
Edición Tudela. NA-297/2001 / ISSN: 1577-6255DOMICILIO SOCIAL Y ADMINISTRACIÓN  
Zapatería, 49. Apartado, 5 - Pamplona 31001  
Teléfono 948 22 13 55REDACCIÓN  
Carretera de Zaragoza, s/n. Cordovilla 31191  
redaccion@diariodenavarra.es

DIRECTORA Inés Artajo Ayesa

SUBDIRECTORES  
Luis Castiella Muruzábal y Miguel Ángel Riezu Boj

REDACTORES JEFES

José Miguel Iriberrí (Nacional/Internacional), José J. Murugarrren (Navarra), José María Esparza (Deportes), Fernando Pérez Ollo (Opinión) y Fernando Hernández (Diario 2).

JEFES DE SECCIÓN

Luis M. Sanz y Nacho Calvo (Navarra), Gabriel Imbuluzqueta (Cierre), Germán Larrañaga (Diseño), Jorge Nagore (Fotografía), Germán Ulzurrun (Mesa de Redacción) y Francisco J. Zudaire (Opinión).

DELEGACIÓN DE ESTELLA Carlos II el Malo, 7  
Tfnos.: 948 546301/948 546330. Fax: 948 546063DELEGACIÓN DE TUDELA. Plaza Sancho el Fuerte, 7  
Tfnos.: 948 410310/948 848409. Fax: 948 410887

TELÉFONOS

Centralita	948 236050
Redacción	948 236050
Fax Redacción	948 150484
Publicidad	948 221355
Fax Publicidad	948 206048
Distribución	948 236000
Suscripciones	948 076068

Prohibida toda reproducción a los efectos del artículo 32.1. párrafo segundo de la Ley de Propiedad Intelectual, conforme a la redacción dada por la Ley 23/2006, de 7 de julio.

## EDITORIAL

## Locales públicos cerrados, sin humo

El próximo año nadie podrá fumar en locales públicos cerrados. A diferencia de la ley de 2006, la nueva no tiene excepciones. Como en todo choque de derechos, la polémica es inevitable

El Ministerio de Sanidad ultima la norma para que el próximo año no pueda fumarse nunca en locales cerrados y la consejera navarra de Salud Pública lo considera asunto importante en el que las comunidades autónomas deberían estar de acuerdo. Como es bien sabido, la ley estatal del tabaco, vigente desde 2006 -posterior un trienio al plan foral- ha estado rodeada de polémica desde el primer momento. En una sociedad de opinión, como debe ser una democracia, es inevitable el choque de intereses y derechos y su expresión pública. A la libertad del fumador -nadie ha pensado en el ridículo de prohibir fumar, quizás por saberlo tan condenado al fracaso como la 'ley seca'- se opone el de quienes se niegan a respirar el humo de un fumador próximo. Hace años se tomaba a risa el radicalismo americano en esta materia, que aquí parecía más propio de fanáticos. Ahora es una realidad. Quizás algún día no lejano, como ya sucede en Nueva York, según informaciones frecuentes, pueda verse que la comunidad de vecinos prohíbe el consumo doméstico de tabaco, además de que un piso de fumadores sea más difícil de colocar en el mercado de segunda mano. La decisión de la ministra actual responde en alguna medida a la manifiesta frustración de Salgado, confiada en que la gran mayoría de bares y restaurantes preferiría decantarse por los no fumadores. Sucedió exactamente al revés. La mayoría, previos sondeos en su clientela, decidió mantenerse como local de fumadores y, en los casos necesarios, reformar las instalaciones para habilitar espacios a tabaquistas y antitabaquistas, obras que costaron muchos millones de euros. Sería de desear que -sin olvidar su interesada hipocresía fiscal-, la Administración atendiera un poco más la seguridad jurídica: no es de recibo este afán incansable de cambiar las leyes. Y, por otra parte, aunque los antitabaquistas siempre tendrán razones para no darse por satisfechos, la situación parecía estable -todos sabían dónde podían entrar o no, según su gusto- y no se contemplaba el varapalo que ahora puede suponer el cambio para la hostelería, que ya vaticina una pérdida de mil puestos de trabajo sólo en Navarra.

### La nueva norma viene a responder a la clara frustración oficial por la reacción en 2006

## APUNTES

## Recortes en Educación

Los padres de Herrikoa, federación mayoritaria en la red pública, denuncian que las familias deben abonar entre 40 y 200 euros al año, según los centros, para pagar fotocopias, refuerzo de idiomas o salidas culturales, al haberse reducido el dinero público destinado a Educación. Es cierto que la época actual de crisis económica exige una mayor contención del gasto por parte de la Administración, pero no lo es menos que hay áreas sensibles, y la educación pública es una de ellas, con las que se debe tener especial cuidado en los recortes.

## Los precios se despiertan

No es fácil entenderlo, pero la subida de los precios en Navarra del 0,8% durante el mes de noviembre se contempla como signo positivo. Es decir, un IPC moderado en su incremento es mejor que otro negativo, como ha ocurrido hasta ahora, que lleva a la deflación. La subida de 8 décimas se debe, en buena medida, a que el precio del petróleo ha aumentado un 44% con respecto al mismo periodo del año anterior. También han influido los productos elaborados. Habrá que esperar a ver si ésta es la nueva tendencia y si se mueve el consumo en niveles aceptables

## Navarra: el coche eléctrico no llega

Estamos, señala el autor, ante el final del coche vinculado al petróleo y ante el reto de una nueva invención del coche

Luis Sarriés Sanz



La semana pasada, Esteban Morrás, Director General de Acciona, decía, en una conferencia pronunciada en la Universidad Pública, que "Navarra debe apostar decididamente por el coche eléctrico porque va a tener un enorme futuro". Lo decía un empresario que el año 1989 creaba una pequeña empresa de energías renovables que se ha convertido en un punto de referencia a nivel mundial. Por desgracia va a ser muy difícil que pueda decirse lo mismo de la contribución de Navarra al desarrollo del coche eléctrico.

Hace más de quince años que se habla del coche híbrido y del coche eléctrico. GM hizo ingentes inversiones, aunque con escaso éxito, porque no existía demanda en el mercado. Pero estos años las condiciones han cambiado y la apuesta actual de los gobiernos y los fabricantes por el coche eléctrico se ha convertido en un objetivo estratégico. ¿Qué cosas han cambiado? Los ciudadanos han tomado conciencia del problema del cambio climático y de las perniciosas emisiones de CO2. No quieren coches contaminantes. La crisis económica y las medidas fiscales han derivado el mercado hacia coches pequeños. A esto hay que añadir, que, según un estudio de la Opel en Alemania, el 80% de los alemanes realizan al año menos de 5.000

kilómetros en su coche. No necesitan un coche potente, de elevado consumo y contaminante. Estamos, pues, ante el final del coche vinculado al petróleo y ante el reto de una nueva invención del coche, como afirma Zetsche, presidente de Daimler.

El proyecto más importante de Europa, el E3Car, para el desarrollo del coche eléctrico está en marcha. Trabajan 33 empresas del sector de automoción y colaboran centros de investigación de 11 estados, entre ellos España. El objetivo es avanzar en componentes electrónicos que permitan incrementar en un 35% la eficiencia del motor eléctrico. Alemania, que quiere poner en las carreteras para el año 2020, veinte millones de coches eléctricos, ha lanzado en agosto de 2009 un ambicioso programa que comprende: la formación y adquisición de competencias de las Escuelas Técnicas, el desarrollo de baterías, la integración de las redes, la gestión de la energía y la programación del mercado.

Los fabricantes de coches europeos (en este campo poseen tecnologías más avanzadas que los japoneses) están apostando ya por la fabricación de coches eléctricos, aunque el pleno desarrollo de los mismos no se espera que se produzca hasta la década de 2020. Renault ha cerrado su programa de coches eléctricos: fabricará en Bursa, Turquía, el derivado del Megane II, el biplaza Zoe en Valladolid ("por su saber hacer bien y su preparación para la producción de vehículos urbanos"). Daimler (Mercedes) va a producir el Elektro-Smart a partir de 2012 en la ciudad francesa de Hambach. El gobierno francés y la región subvencionan el proyecto con un 15% del coste. Daimler ha firmado también un convenio ambicioso con el Gobierno Vasco y

con el Cluster de Automoción del País Vasco para producir una furgoneta eléctrica. Citroen de Vigo fabricará a partir de 2012 un coche híbrido, la Seat el Leon Twin Drive y posiblemente la Nissan traiga un modelo eléctrico a Barcelona.

El coche eléctrico está suponiendo una auténtica revolución en el sector y un reto a la investigación. Tiene todavía serios problemas que resolver, como el incremento de la velocidad, la capacidad de almacenamiento de energía de las baterías de Litio-Ion o las estaciones de carga. Se necesitan fabricar entre seis y ocho prototipos antes de lanzar una serie. Muchos problemas tienen que ver con la mecánica, electricidad y electrónica (mecatrónica). Pero hay otros problemas para cuya solución y gestión se requieren profesionales con perfiles específicos propios, especialistas en Electromovilidad que ahora mismo tendrían que estar formándose en los cursos de formación continua, en nuestras Escuelas de FP y en nuestra Universidad. Pero esto no está ocurriendo. Por ejemplo, los nuevos ingenieros que necesita el Centro de Investigación de la Renault son buscados en la Universidad de Kiel (Alemania) que ha creado un centro de ingeniería especializada en el coche eléctrico.

Hay otro aspecto que podría jugar a nuestro favor. Los fabricantes de coches eléctricos van a producir series limitadas y, por tanto, no necesitan de los clásicos proveedores de multinacionales. Las empresas pequeñas y altamente especializadas van a jugar un papel determinante. Ahora bien, estas empresas solamente podrán avanzar si existen subvenciones a proyectos concretos y si saben compartir conocimientos con otras empresas del sector. En este sentido sorprende enormemente que el Cluster de Automoción de Navarra no se haya integrado en la recientemente creada Asociación de Clústeres Regionales de Automoción en la que sí están Cantabria, el País Vasco, Castilla-León y Valencia. Más de 400 empresas solamente del País Vasco y Galicia. Como ha sido igualmente sorprendente que Navarra no se haya integrado en la Eurorregión CAV-Aquitania para captar subvenciones.



Navarra debe reflexionar sobre el coche eléctrico. Necesita

apostar por Escuelas Específicas de FP y por Centros de investigación universitarios. Necesita proyectos subvencionados y estar en los Clústeres existentes. De lo contrario caminamos hacia un sector de automoción aislado y envejecido.

Luis Sarriés Sanz es catedrático de Sociología Industrial de la UPNA

