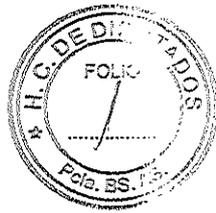


EXPTE. D- 4312 119.5



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

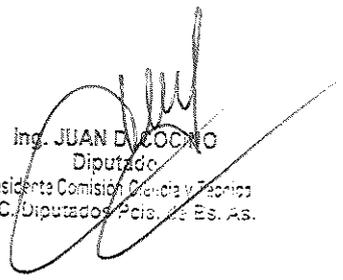
Proyecto de resolución

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia

Resuelve:

Declarar de interés legislativo tanto el diseño como la fabricación de autos y utilitarios eléctricos por parte de la empresa bonaerense Sero Electric ubicada en la localidad de Villa Luzuriaga partido de La Matanza.

Destacar y felicitar a los emprendedores Pablo Naya y Sebastian Da Dalt


Ing. JUAN D. COCINO
Diputado
Presidente Comisión Ciencia y Técnica
H. C. Diputados Pcia. de Es. As.

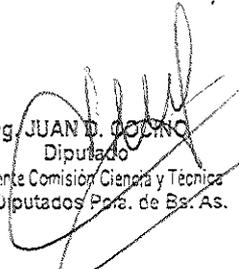


Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Fundamentos

El diseño y fabricación de un automóvil eléctrico que al decir sus creadores "es un nuevo concepto de movilidad alternativa, sencillo de conducir, con un bajo costo de mantenimiento y que garantiza máxima seguridad" pone a los bonaerenses y a los argentinos en general a la vanguardia en América Latina en la producción de móviles que funcionan con energías alternativas a las convencionales, de muy bajo impacto con el medioambiente. Lo antedicho es motivo más que suficiente para que esta cámara declare su interés y beneplácito por la iniciativa.


ing. JUAN D. GOTSCHO
Diputado
Presidente Comisión Ciencia y Técnica
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.

Innovadores 2016: los creadores del primer auto eléctrico argentino



En el partido de La Matanza Pablo Naya (54) y Sebastián Da Dalt unieron fuerzas para darle forma al primer city car producido en la Argentina.



Texto: Leandro Africano / Fotos: Vera Rosenberg

¿Quiénes son? Socios en Sero Electric, empresa argentina que desarrolló un auto eléctrico.

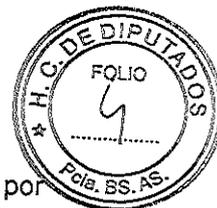
¿Qué hicieron? Fabricaron el primer city car producido en la Argentina.

¿Cómo lo hicieron? En América latina, solo hay un país que está diseñando y fabricando autos eléctricos para su mercado y esa es la Argentina. En este caso, la fábrica se encuentra en el corazón del conurbano bonaerense, en la localidad de Villa Luzuriaga, en el partido de La Matanza. Allí supo tener sus días de gloria una pyme que se enfocó en la fabricación de motos que se llamó Da Dalt. Hace unos años se reconvirtió en el brazo industrial de un proyecto que ideó Pablo Naya, un empresario dedicado desde hace más de 25 años al negocio automotor a través de una concesionaria de una marca francesa. A lo largo de los años, Naya confirmó que la tendencia hacia la movilidad sustentable era un camino sin retorno y, al mismo tiempo, que había un nicho de mercado donde los vehículos con motor de combustible fósil eran el mejor ejemplo de la ineficiencia.

A ese segmento se lo llama city car, autos que no necesitan recorrer largas distancias, que pueden ir a baja velocidad y la potencia del motor no es un atributo considerable. "Es un tipo de coche que prácticamente no está explorado en la Argentina ni en casi toda América latina", señala Naya y agrega: "Es un nuevo concepto en movilidad alternativa, sencillo de conducir, con un bajo costo de mantenimiento y que garantiza máxima seguridad".

El proyecto de construir un city car comenzó en 2012 cuando el empresario dio sus primeros pasos para quitarse las dudas sobre la posibilidad real de fabricar este tipo de autos en el país. En esa búsqueda, un día golpeó las puertas de una pequeña fábrica de motos, la de Sebastián Da Dalt, y pudo ver con sus propios ojos que el legado de la industria metalúrgica tan característica del conurbano bonaerense podía reactivarse con su proyecto. Da Dalt, ingeniero industrial a cargo de esa pyme familiar, se interesó en su proyecto y, al poco tiempo, se transformaron en socios. "Son oportunidades que no hay que dejar pasar. Decidimos volcar toda nuestra experiencia y capacidad de producción para hacer los prototipos, luego pasamos a la etapa de preserie y ahora estamos a punto de comenzar la fabricación en serie de nuestros autos. En este caso, implica construir dos por día para llegar a nuestro primer objetivo de 40 al mes", cuenta Da Dalt.

Los socios de Sero Electric explican que su desarrollo está inspirado en un modelo italiano, pero que tiene muchas adaptaciones para el mercado local, como el tipo de usuario, los tiempos de carga y las versiones para comercializar.



En momentos de debate sobre cuánto será el costo de la energía, el vehículo se destaca por su gran economía, ya que la carga de sus baterías se logra desde un tomacorriente normal de 220 voltios para desarrollar una autonomía de hasta 70 kilómetros, a un costo de entre \$8 y \$10 por carga para ese recorrido, según las especificaciones técnicas. Naya agrega que el Sero Electric se lanzará en una versión sedán para dos pasajeros y dos opciones de carga: caja alta o caja baja para el caso de servicios de empresas con operarios que hacen trayectos cortos y necesitan transportar herramientas.

Por ahora solo se podrá comercializar para espacios privados como empresas, industrias, clubes, universidades o barrios cerrados. "Pero si se votan los cambios en la legislación, ya propuestos para que estos coches puedan circular en las ciudades, y se completa la homologación industrial, no sería raro que el año que viene se vean estos automóviles por las ciudades", señala entusiasta Naya. Según sus estimaciones, el vehículo tendrá un precio aproximado a \$200.000, un valor que es similar al de un auto económico convencional, aunque ellos destacan que este tipo de movilidad no tiene mantenimiento porque no requiere cambio de aceite ni otros líquidos, además de que el desgaste de sus partes es mínimo y el dueño se olvida del mantenimiento de las baterías hasta los 35 o 40.000 kilómetros.

A pesar de que aún no está contemplada legalmente su circulación en la vía pública, se aspira a que en el país se vote una norma parecida a la europea, donde los city car transitan desde la década del 70. Esa legislación no permite su presencia en rutas ni autopistas, prevé solo dos pasajeros y limita su velocidad a los 70 kilómetros por hora.

Da Dalt y Naya imaginan un futuro con gran demanda tanto en la Argentina como en Sudamérica y les da la posibilidad de proyectar una producción de hasta 500 unidades anuales en el corto plazo y 1.000 vehículos en el mediano plazo, con una ampliación de la fábrica y la llegada de inversionistas. Mientras tanto, ese sueño espera y también la categorización vehicular para que los autos puedan andar por la calle y la homologación técnica para poder venderlos a clientes que ya expresaron su interés en países como Chile, Brasil y México. Optimistas, los socios dicen que todo llega.