

ELECTROMOVILIDAD

➤ PANORAMA ACTUAL EN
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
Versión Infográfica



Banco Interamericano de Desarrollo

Daniel Pérez Jaramillo
María Clara Gutiérrez
Richard Mix

Copyright © 2019 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NCND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-ncnd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



¿Por qué hablar sobre electromovilidad?

De acuerdo con datos del World Resource Institute (WRI) (2015), el sector transporte en América Latina y el Caribe (ALC) contribuye con una gran parte (aproximadamente el 34%) de las emisiones globales de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía, en contraste con los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (aproximadamente 28%).

Esta cifra, llevada a escala por nivel de producto interno bruto de los países, deja en evidencia que la región es mucho más intensiva en la emisión de gases contaminantes en el sector transporte. Es decir, hay un espacio para utilizar mejor los recursos energéticos.

Adicionalmente, la región se enfrenta a un problema de salud pública, casuado en gran parte por emisiones de material particulado provenientes de la combustión interna de vehículos. De acuerdo con informes de la Organización Mundial de la Salud (2011), los vehículos de combustión interna en las grandes ciudades son responsables de enfermedades respiratorias, enfermedades cardiovasculares, cáncer y resultados reproductivos adversos. Lo anterior se debe, en parte, a la emisión de pequeñas partículas de menos de 10 micrones de diámetros (PM10) provenientes de los motores de combustión interna. En la región, ciudades como Medellín, Cochabamba y Ciudad de México ya experimentan efectos adversos en salud pública derivados de la emisión de gases y material particulado (OMS, 2016).

Bajo este panorama, la electromovilidad representa una gran oportunidad para los países de ALC, ya que nuestra energía proviene de fuentes significativamente menos contaminantes que en algunos países desarrollados. De hecho, el factor de emisión para ALC (0,21 kgCO₂/kWh) es aproximadamente 62 % inferior que el de Estados Unidos, 69 % que el de Alemania y 49 % inferior que el de Países Bajos (Ecométrica, 2011).

La tendencia a la baja en los costos de las baterías, junto con el acelerado desarrollo tecnológico, sugieren un llamado a la actuación proactiva de los países para recibir la electromovilidad, de tal forma que pueda alinearse con los objetivos de transporte sostenible. Los gobiernos deberán avanzar en una agenda integral de política pública, regulación e incentivos apropiados que consideren los distintos componentes de la electromovilidad. Asimismo, las sinergias institucionales entre los sectores de transporte y energía son fundamentales para asegurar un funcionamiento óptimo de las tecnologías y modelos de negocio. Este documento presenta la relevancia de este tema para la región en el marco de los compromisos climáticos, el panorama actual de la electromovilidad y un resumen de los pilares para la promoción de la movilidad eléctrica junto con un análisis de los avances de algunos países de ALC.

Electromovilidad en los compromisos ambientales nacionales

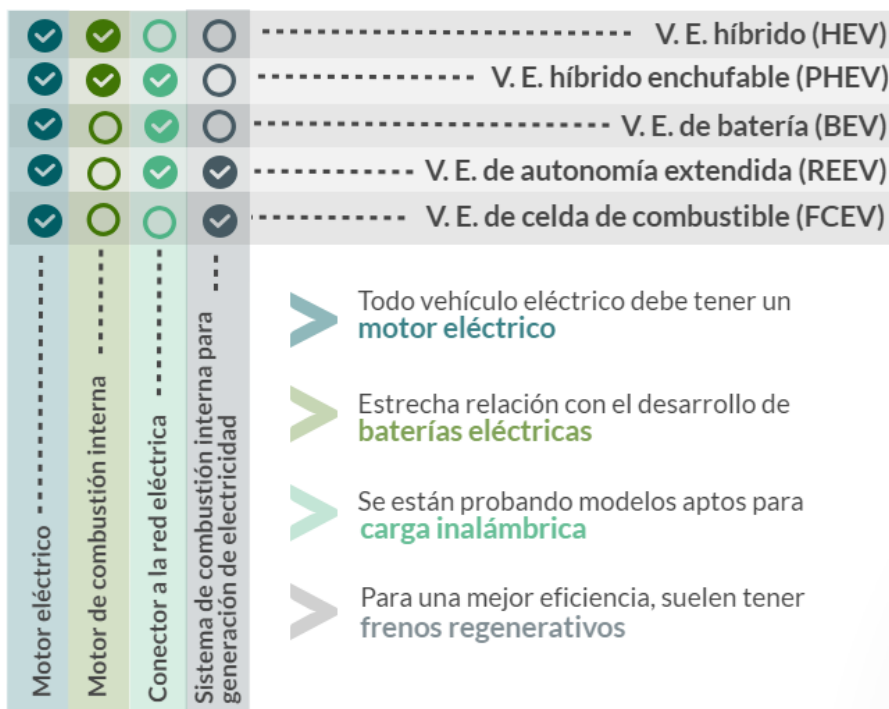
El Acuerdo de París busca, por medio de las reducciones mundiales de dióxido de carbono, mantener el calentamiento global por debajo de los 2 grados centígrados para el final del siglo.

Bajo este contexto, el acuerdo solicita a cada país que describa y comunique sus acciones climáticas posteriores a 2020, conocidas como sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDCs, por sus siglas en inglés).

¿Qué países incluyen al SECTOR TRANSPORTE en sus NDCs?



Generalidades y panorama actual



Otros modos de transporte propulsados por electricidad

Buses



~100.000 buses eléctricos vendidos en 2017

370.000 buses eléctricos en existencias para el 2017

Se proyecta que la infraestructura de carga para autobuses se base exclusivamente en cargadores rápidos (mínimo 50 kW)

Motos y scooters



El tamaño del mercado mundial de scooters eléctricos y motocicletas fue de US\$ 13.000 millones en 2016

Asia-Pacífico representó más del 90% de los envíos mundiales de scooters eléctricos y motocicletas en 2016

La regulación de este tipo de vehículos aun no están ampliamente considerados en la mayoría de los países

Bicicletas



~35 millones de biciletas eléctricas vendidas en 2016

En general, tienen entre 3 y 5 niveles de asistencia al pedaleo que van desde un 25% hasta un 275% de asistencia

Existen en el mercado bicicletas con un rango de autonomía de hasta 96 kilómetros (60 millas) con una sola carga de batería



Generalidades y panorama actual

> 1,2 millones

de automóviles eléctricos enchufables vendidos en 2017

> 3 millones

de automóviles eléctricos enchufables en circulación

~ 3 millones

de cargadores privados en residencias y lugares de trabajo

~ 320.000

cargadores públicos de carga lenta

US\$ 1.000

se esperan como sobreprecio de un automóvil eléctrico frente a uno de combustión interna en 2025

> 40 millones

de vehículos eléctricos se espera que estén en operación en 2025

China

Líder mundial en ventas de vehículos eléctricos, con alrededor de un tercio de los automóviles eléctricos, más de 200 millones de vehículos eléctricos de 2 ruedas y más de 3 mil autobuses eléctricos

Noruega

País con el mayor porcentaje de vehículos eléctricos en las ventas del mercado automotriz (32,5%)

Alemania

Cuenta con un plan integrado en el cual ha trabajado en los últimos años, para masificar la electromovilidad hacia el 2020

EE. UU.

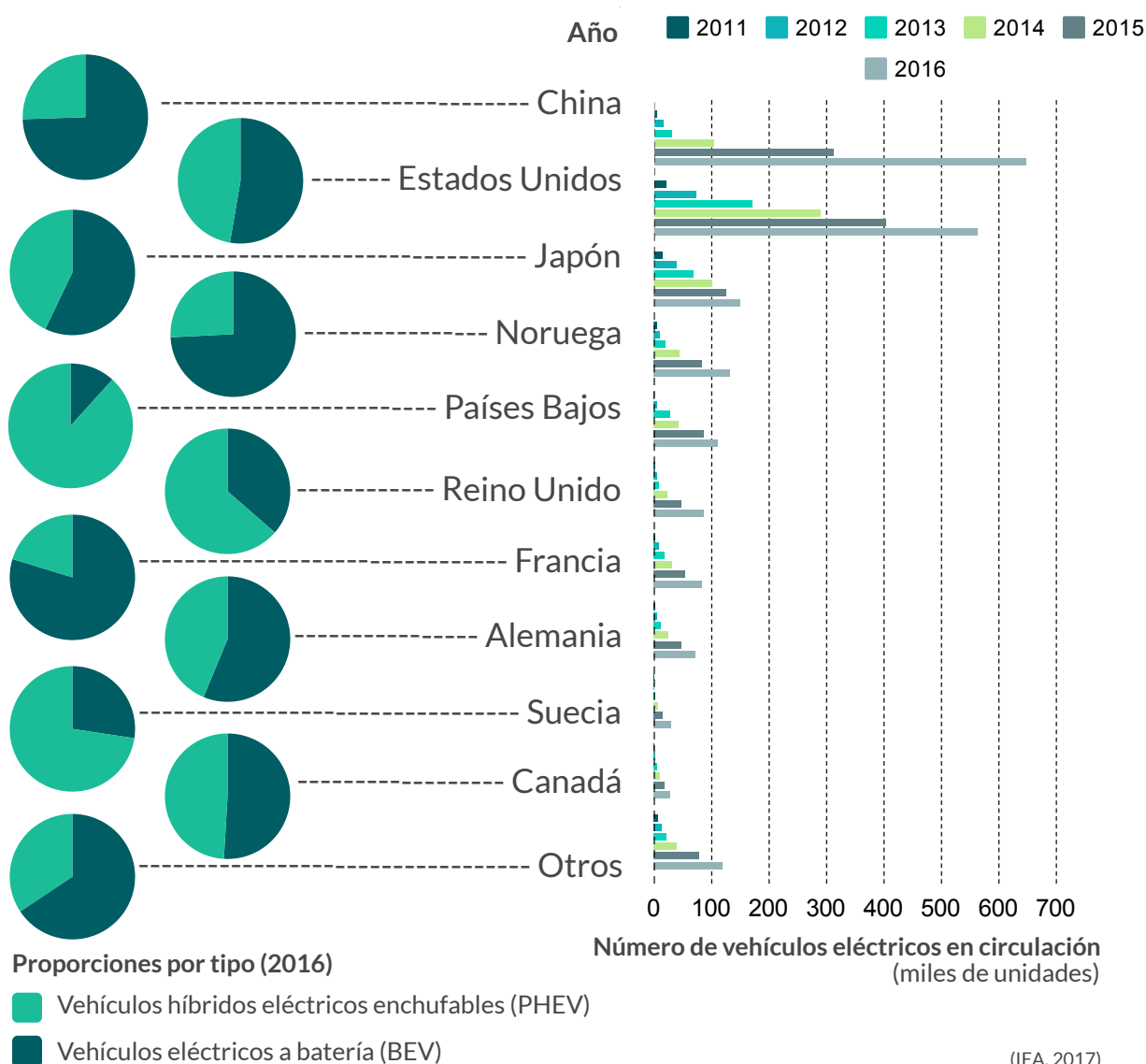
Segundo mercado más grande de automóviles eléctricos. Alto potencial de cambio hacia la electromovilidad por ser el segundo país con mayor tasa de motorización (821 vehículos por cada 1.000 habitantes) después de Puerto Rico



Un mercado en expansión

Más de 100 años demoraron los vehículos eléctricos en superar las barreras tecnológicas que impedían su mayor desarrollo. Hoy, con baterías cada vez más eficientes y a menor precio, el crecimiento de esta industria es una realidad.

Principales mercados de vehículos eléctricos en el mundo



Marco integral de regulación, políticas e incentivos de la electromovilidad



Cambiar el parque vehicular mundial a uno con menor impacto ambiental no es una tarea fácil. El nivel de desarrollo de la industria automotriz tradicional hace que la entrada al mercado de vehículos eléctricos (automóviles, buses, modelos de viajes compartidos, biciletas, entre otros) deba estar complementada por medidas que garanticen un funcionamiento óptimo y confiable, para maximizar así las posibilidades reales ofrecidas a todos los usuarios.

De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía Renovable (2017), los cuatro lineamientos principales para el despliegue de los vehículos eléctricos son: (i) la electrificación de los vehículos, (ii) la provisión del equipamiento suficiente para suministrar la carga de los vehículos, (iii) la descarbonización de la generación de energía eléctrica y (iv) la integración de los vehículos eléctricos a la red eléctrica. Es por esto que masificar la venta y el uso de vehículos eléctricos en el mundo dependerá de la implementación de políticas públicas, regulación e iniciativas que se generen y que respondan simultáneamente a las necesidades y percepciones de los potenciales compradores y usuarios de estas tecnologías.

A continuación se presentan 5 bloques o pilares que en conjunto pueden entenderse como un marco integral de política, regulación e incentivos para la electromovilidad. Los pilares se dividen de la siguiente manera: (i) Estandarización e Interoperabilidad; (ii) Circulación y confiabilidad; (iii) ampliación de la oferta y facilitación de la adquisición a los usuarios; (iv) generación de entornos promotores de electromovilidad y (v) primeros pasos desde el sector eléctrico. Para cada pilar se presenta una tabla que en sus columnas describe los instrumentos o buenas prácticas a implementar, y en las filas los países de análisis. Las celdas describen el nivel de avance de cada uno de los países.



1. Estandarización e interoperabilidad

| | Eficiencia energética | Funcionamiento de vehículos eléctricos | Infraestructura de carga | Comunicación vehículo - red | Emisiones de vehículos livianos |
|----------------------|--|--|--|----------------------------------|---------------------------------|
| Chile | ● Etiquetado. Propuestas de niveles mínimos | ● Propuesto en Estrategia Nacional de Electromovilidad | ● Propuesto en Estrategia Nacional de Electromovilidad | ● Sin avances | ● Euro 5 |
| México | ● Se mide. Sin Etiquetado. Propuestas de mejora a futuro | ● Sin avances | ● Mencionado en NOM-001-SEDE-2012 | ● Sin avances | ● Euro 4 |
| Panamá | ● No se mide. Propuestas de mejora a futuro | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Norma propia |
| República Dominicana | ● No se mide. Propuestas de mejora a futuro | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Euro 4 |
| Costa Rica | ● Incentivos, pero sin etiquetado. Propuestas de mejora a futuro | ● INTE/IEC 61851 parte 21 | ● INTE/IEC 61851 partes 1, 22, 23 | ● Sin avances | ● Euro 4 |
| Colombia | ● Propuesta de eficiencia y etiquetado antes del 2022 | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Euro 4 |
| Uruguay | ● Etiquetado. Propuestas de mayor eficiencia | ● UNIT 1234:2016 | ● UNIT-IEC 61851 - Parte 1 | ● Sin avances | ● Euro 3 |
| Brasil | ● Etiquetado. Propuestas de mayor eficiencia | ● NBR IEC 61851 parte 21 | ● NBR IEC 61851 partes 1 y 22 | ● ABNT ISO 15118 (en desarrollo) | ● Euro 5 |
| Argentina | ● Se mide. Etiquetado en desarrollo | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Euro 5 |
| Ecuador | ● Plan Energético contempla etiquetado y más eficiencia | ● PRTE INEN 162 | ● PRTE INEN 162 | ● Sin avances | ● Euro 3 |
| Mayor avance | ● | ● | ● | ● | Menor avance |

Elaboración propia con base en fuentes oficiales e información periodística



2. Circulación y confiabilidad

| | Acceso a vías exclusivas HOV o bus | Estacionamientos preferenciales / gratis | Exención restricción vehicular | Descuentos en pagos por la circulación | Infraestructura de carga |
|----------------------|---------------------------------------|---|---|--|---|
| Chile | ● Sin avances | ● Preferenciales y otras iniciativas en estudio | ● Exentos de restricción ambiental | ● Descuentos a vehículos híbridos | ● Regulación SEC y proyectos |
| México | ● Sin avances | ● Preferenciales | ● Exentos de restricción "hoy no circula" | ● Exención del pago en gran parte del país | ● Apoyo CFE y proyecto de 100 electrolineras |
| Panamá | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Pocas electrolineras |
| República Dominicana | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Pocas electrolineras |
| Costa Rica | ● Propuestas para carriles exclusivos | ● Exención de pago y parqueos azules | ● Exentos restricción vehicular | ● Exención por 5 años | ● Electrolineras ICE y descuentos en equipamiento |
| Colombia | ● Sin avances | ● Tasas diferenciadas | ● Exentos de pico y placa | ● Rebaja SOAT | ● Proyecto EPM |
| Uruguay | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Exoneración patente hasta 2022 | ● Corredor interurbano y descuentos |
| Brasil | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● A nivel estatal | ● Regulación y algunos proyectos |
| Argentina | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Pocas electrolineras proyecto YPF |
| Ecuador | ● Sin avances | ● En estudio | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Cobro diferenciado y proyectos |
| Mayor avance | ● | ● | ● | ● | Menor avance |

Elaboración propia con base en fuentes oficiales e información periodística



3. Ampliar oferta y facilitar adquisición

| | Subvenciones | Exenciones impositivas | Descuentos posteriores a la compra | Créditos de impuesto a la renta | |
|----------------------|---------------|--|------------------------------------|---------------------------------|--------------|
| Chile | ● Sin avances | ● Impuesto verde | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| México | ● Sin avances | ● Cero arancel a la importación | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Panamá | ● Sin avances | ● Reducción impuesto selectivo al consumo | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| República Dominicana | ● Sin avances | ● Reducción 50% impuesto de importación | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Costa Rica | ● Sin avances | ● 50% valor aduanero, 75% selectivo de consumo, 100% ventas | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Colombia | ● Sin avances | ● Reducción impuesto automotores y dcto registro | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Uruguay | ● Sin avances | ● Tasa global arancelaria 0%, reducción imp específico interno | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Brasil | ● Sin avances | ● Impuesto de importación | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Argentina | ● Sin avances | ● Reducción impuesto importación | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Ecuador | ● Sin avances | ● Aranceles, IVA e impuesto a consumos especiales | ● Sin avances | ● Sin avances | |
| Mayor avance | ● | ● | ● | ● | Menor avance |

Elaboración propia con base en fuentes oficiales e información periodística



4. Entornos promotores de la electromovilidad: otros incentivos

| | Servicios de transporte compartido | Usos secundarios para las baterías | Leasing | Compromisos ambientales |
|----------------------|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--|
| Chile | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Acciones de mitigación en transporte |
| México | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Acciones de mitigación en transporte |
| Panamá | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Acciones de mitigación en transporte |
| República Dominicana | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Transporte como sector contaminante |
| Costa Rica | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Renting Toyota Costa Rica | ● Electromovilidad en sus NDCs |
| Colombia | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Renting Bancolombia | ● Transporte como sector contaminante |
| Uruguay | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Electromovilidad en sus NDCs |
| Brasil | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Acciones de mitigación en transporte |
| Argentina | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Renault Crédit Leasing | ● Transporte como sector contaminante |
| Ecuador | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Sin avances | ● Electromovilidad en sus NDCs |

Mayor avance
●
●
●
●
Menor avance

Elaboración propia con base en fuentes oficiales e información periodística



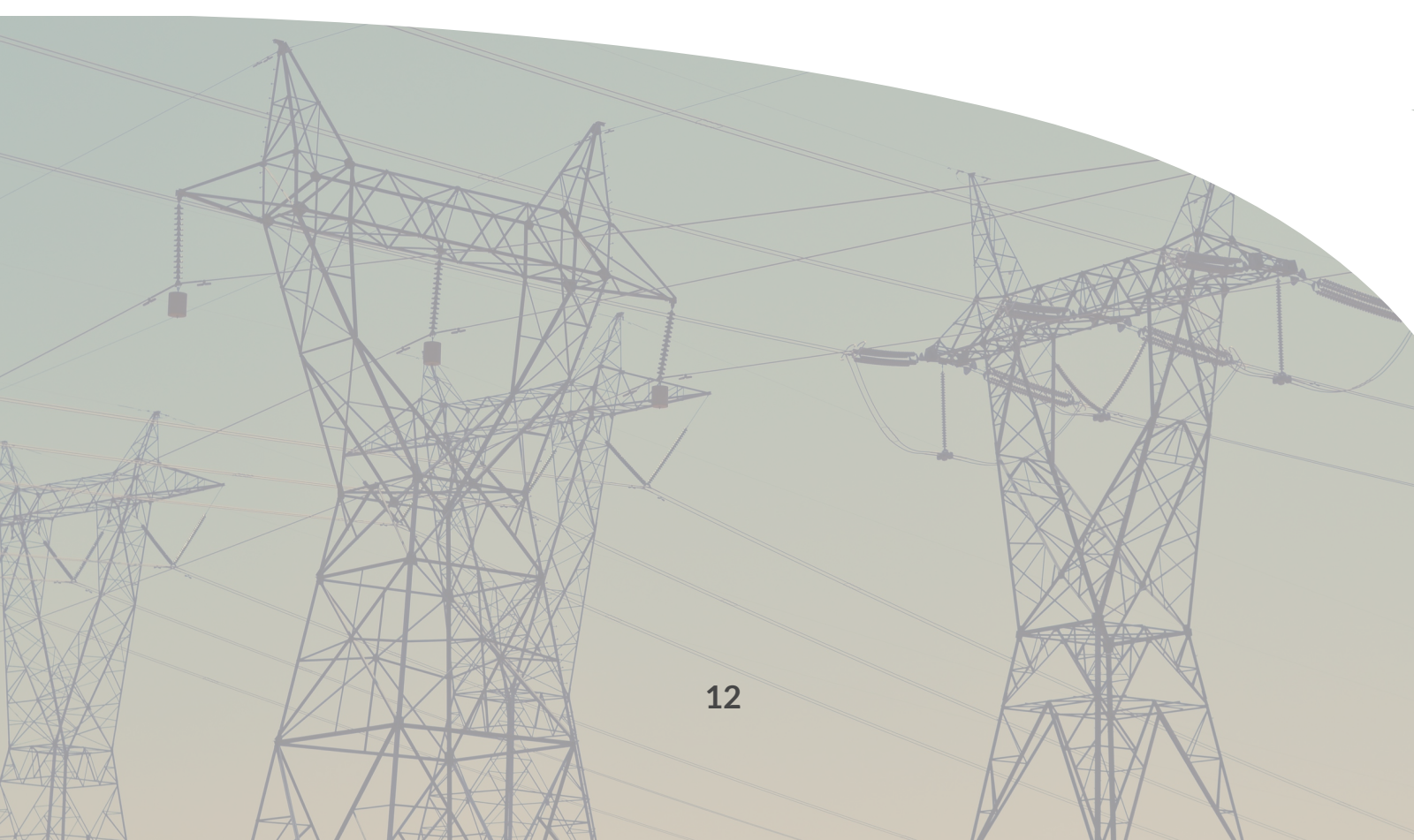
Consideraciones en el sector de energía



La creciente cantidad de vehículos eléctricos en el mundo presenta importantes desafíos para enmarcar la regulación de la energía, debido al impacto que éstos tendrán en las redes de transmisión y distribución. En 2017, la demanda de electricidad global estimada de todos los vehículos eléctricos fue de 54 teravatios-hora (TWh), lo que equivale al 0,2% del consumo total de electricidad global (IEA, 2018). Reconociendo lo anterior, son varias las dimensiones que deben ser consideradas en el contexto del desarrollo de la infraestructura de transmisión de energía.

El sistema eléctrico podría estar en riesgo por el incremento significativo en el consumo de energía y por la dificultad de predecir los patrones de consumo. Una alternativa para flexibilizar el funcionamiento del sistema eléctrico es la generación distribuida. Ésta es una forma de producción propia de electricidad a pequeña escala, cuya principal característica es que se realiza en el mismo sitio de su consumo, bajo ciertas disposiciones técnicas y normativas. Ésta permite democratizar el acceso al recurso renovable y da la posibilidad de vender electricidad a la red.

Para maximizar los beneficios de los vehículos eléctricos también será necesario influir en el momento de la carga, para que esta suceda cuando los costos de la energía estén más bajos. Esto da lugar a un enfoque más discreto y específico para el diseño de tarifas para los vehículos eléctricos: la fijación de precios variables en el tiempo. Los precios de la electricidad que varían en intervalos del día proporcionan señales del mercado que ayudan a cambiar la carga en períodos de alta demanda hacia períodos de baja demanda. Cargar el vehículo en estos momentos ayudará a maximizar el uso de los activos de la red, particularmente de los generadores de energía renovable, limitará la necesidad de actualizar los sistemas de distribución y evitará el tener que invertir en mayor capacidad de generación durante los picos de demanda.



5. Primeros pasos del sector eléctrico



| | Generación distribuida (GD) | Tarifa eléctrica diferenciada por horario |
|----------------------|--|--|
| Chile | En 2015 reglamentó su Ley Nacional N°20.571 de GD. Cuenta con 2.500 usuarios inyectando energía limpia que representan 15 MW de potencia | Tarifas horarias para separar los cobros por energía, potencia suministrada y potencia en horas punta |
| México | En 2017 lanzó la resolución de la Comisión Reguladora de Energía para la GD | Sin avances |
| Panamá | El Plan Energético Nacional 2015-2050 determina la viabilidad de implementación de sistemas de GD | Sin avances |
| República Dominicana | En 2012 lanzó el Reglamento para la Interconexión de GD. Cuenta con 1.818 instalaciones de energías renovables con una potencia de 42,1 MW | Sin avances |
| Costa Rica | Ley que autoriza la GD con fuentes renovables. El Decreto 39220 del MINAE regula la GD para autoconsumo | Sin avances |
| Colombia | La Comisión de Regulación de Energía y Gas aprobó la Resolución CREG 030 de 2018 sobre autogeneración a pequeña escala y GD | Sin avances |
| Uruguay | País con más antigüedad en esta materia. En 2010 decretó la GD. Se han incorporado 12 MW, que se traducen en unas 400 microinstalaciones distribuidas en el país | Tarifa general hora estacional. Tarifa opcional dividida en tres franjas horarias (valle, llano y punta) |
| Brasil | País con mayor inyección de energía limpia a red eléctrica a partir de la GD. Cuenta con 250 MW instalados de GD mediante energía fotovoltaica y 27.803 sistemas solares fotovoltaicos conectados a la red | Sin avances |
| Argentina | Ley N° 27.424 de 2017 para el fomento a la GD de energía renovable integrada a la red eléctrica pública | Sin avances |
| Ecuador | Primeros pasos hacia un modelo que combina la generación centralizada con la GD a través de autogeneradores. Dispone de 150,58 MW de potencia efectiva de autogeneración para servicio público que han generado 1.374GWh | Sin avances |

Mayor avance Menor avance

Elaboración propia con base en fuentes oficiales e información periodística



Bibliografía

- Econometrica. (2011). *Electricity-specific emission*. Recuperado de <https://econometrica.com/assets/Electricity-specific-emission-factors-for-grid-electricity.pdf>
- GIZ. (2017). *Transport in Nationally Determined Contributions*.
- IEA. (2017). *Global EV Outlook 2017*.
- IEA. (2018). *Global EV Outlook 2018*.
- Organización Mundial de la Salud. (2011). Recuperado de http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2011/air_pollution_20110926/es/
- Organización Mundial de la Salud. (2016). Recuperado de http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_18-sp.pdf
- World Resource Institute. (2014). Recuperado de CAIT Climate Data Explorer: <http://cait.wri.org/>

Otras referencias:

- Agencia de Regulación y Control de Electricidad. (2018). *Pliego Tarifario para las Empresas Eléctricas de Distribución*. Recuperado de <http://www.regulacioneolica.gov.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/01/2018-01-11-Pliego-y-Cargos-Tarifarios-del-SPEE-20182.pdf>
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2018). Norma N° 9518 - *Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico*.
- Congreso de la República de Colombia. (2017). *Proyecto de Ley*. Recuperado de <http://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/proyectos%20de%20ley/2017%20-%202018/PL%20075-17%20Vehiculos%20Electricos.pdf>
- Germany Trade & Invest. (2015). *Electromobility in Germany: Vision 2020 and Beyond*. Berlin.
- Gnann et al., T. (2018). What drives the market for plug-in electric vehicles? - A review of international PEV market diffusion models. *Science Direct*.
- Gobierno de Chile. (2017). *Estrategia Nacional de Electromovilidad*.
- Gordon, D., Sperling, D., & Livingston, D. (2012). Policy Priorities For Advancing The U.S. Electric Vehicle Market. *Carnegie Endowment For International Peace*.
- Hardman et al., S. (2018). A review of consumer preferences of and interactions with electric vehicle charging infrastructure. *Science Direct*.
- ICAP. (2015). *¿Qué es el comercio de emisiones?*
- IEA. (2018). *Status of Power System Transformation*.
- IRENA. (2018). *Renewable Energy Policies in a Time of Transition*.
- Jenn et al., A. (2018). Effectiveness of electric vehicle incentives in the United States. *Science Direct*.
- La Asamblea Nacional. (2012). Ley 69. Panamá.
- Laurischkat et al., K. (2016).
- Business Models for Electric Mobility . *Science Direct*.
- Légis Québec. (2018). Recuperado de <http://legisquebec.gouv.qc.ca/en/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2046.1>
- Lu, J. (2018). *Comparing U.S. and Chinese Electric Vehicle Policies*. Recuperado de <http://www.eesi.org/articles/view/comparing-u.s.-and-chinese-electric-vehicle-policies>
- Marinelli, S. M. (2014). Implementation and Demonstration of Grid Frequency Support by V2G Enables Electric Vehicle.
- Mersky et al., A. C. (2016). Effectiveness of incentives on electric vehicle adoption in Norway. *Science Direct*.
- MIEM. (2017). Decreto reduce tasa global arancelaria para vehículos eléctricos utilitarios a 0 por ciento.
- OICA. (2017). *World Motors VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY AND TYPE*.
- ONU Medio Ambiente. (2017). *Movilidad Eléctrica. Oportunidades para Latinoamérica*.
- Portal de Presidencia. (2017). *Gobierno apoyará con exoneraciones a empresas que cambien sus flotas de vehículos por autos eléctricos*. Obtenido de <https://presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/gobierno-exoneraciones-empresas-flotas-autos-electricos>
- Scott Hardaman et al. (2017). Driving the Market for Plug-in Vehicles - Understanding Financial Purchase Incentives.
- SEGOB. (2017). Decreto que modifica el diverso para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles. Mexico. Recuperado de Diario Oficial de la Federación.
- Shao-Chao et al., M. (2017). An evaluation of government incentives for new energy vehicles in China focusing on vehicle purchasing restrictions. *Science Direct*.
- Wee et al., S. (2018). Do electric vehicle incentives matter? Evidence from the 50 U.S. states. *Science*
- Yong, T. (2017). A qualitative comparative analysis on factors affecting the deployment of electric vehicles.
- Zero Emission Vehicle Program. (2017). Recuperado de California Air Resources Board: <https://www.arb.ca.gov/msprog/zevprog/zevprog.htm>



