

MESA REDONDA DE EL CONFIDENCIAL Y ENDESA

Más electricidad y más vehículos limpios: el plan para descarbonizar España en 2050

La Ley de Cambio Climático impedirá la circulación de coches de combustibles sólidos en algo menos de 32 años. Estas son algunos de los retos que aún debemos superar



POR J.E.

Es la mayor revolución vivida por el sector del automóvil en los últimos 130 años. La llegada del coche eléctrico va a cambiar el panorama de un sector industrial que, por efecto dominó, tendrá consecuencias en la movilidad urbana y en la reducción de contaminación en las ciudades. "Se va a imponer como una solución de movilidad porque es la mejor opción que hay", afirmaba Juanjo Alba, director de regulación de Endesa, en la mesa redonda organizada por El Confidencial junto a Endesa bajo el título 'Movilidad eléctrica' en la que se repasó la actualidad del sector energético ligado al vehículo eléctrico. También se abordaron los retos en regulación que se plantean de cara a los años venideros, habida cuenta de las medidas que los gobiernos deben poner en marcha para cumplir con los acuerdos del clima de París.

Además de Alba, acudieron a la mesa Alberto Olivera, gerente de Smart Mercedes-Benz España; Alberto Amores, socio de Monitor Deloitte; Arturo Pérez de Lucía, director gerente de AEDIVE (Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico); Pedro González, director de regulación de AELEC (Asociación de Empresas de Energía Eléctrica); e Isabell Büschel, de la ONG Transport & Environment.



Juanjo Alba, director de regulación de Endesa.

El proyecto de Ley de Cambio Climático que el gabinete de Pedro Sánchez quiere aprobar pretende descarbonizar España en 2050 y, para ello, quiere prohibir la matriculación de vehículos impulsados por combustibles fósiles en 2040 y eliminarlos de las carreteras diez años más tarde. "Estamos ante una oportunidad que requiere una apuesta del sector. El coche del futuro será eléctrico, conectado, compartido y autónomo", enumeraba Alberto Olivera desde Smart Mercedes-Benz España.

"España tiene mucha contaminación derivada del sector del transporte, más incluso que la que genera el sector de la energía", ilustraba Alberto Amores, socio de Monitor Deloitte. Para mejorar la situación, Amores cree que nuestro país debería tener un parque de coches eléctricos de "entre cuatro y seis millones en 2030" y que tampoco deben descartarse otras opciones como las de fomentar la renovación del parque automovilístico, facilitando "el cambio de coches más contaminantes por otros más modernos".

Las barreras que el vehículo eléctrico todavía tiene para popularizarse llegan desde tres vectores: el precio, relacionado en gran medida por el coste de las baterías; la autonomía, aunque los últimos avances los igualarán pronto a los turismos convencionales; y las infraestructuras de carga, un problema que debería estar solucionado a corto plazo.

En ese punto hizo hincapié Arturo Pérez de Lucía, director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico. Recalcó la importancia de los pasos que se vayan a dar en los próximos años para que España sea "un país competitivo y que esté en la primera línea de batalla en el sector industrial". El vehículo eléctrico, en palabras de Pérez de Lucía, no solo va ligado a la movilidad sostenible sino a la "eficiencia energética". En otras palabras, es mucho más eficiente, por lo que el proceso de recarga de un vehículo eléctrico deja una huella mucho menor en la atmósfera que la que se produce por otro lado.

Para Pérez de Lucía, a finales de 2019 se debería contar en nuestro país con “un mallado básico” que permita viajar por toda la península, un mallado que para Pedro González debería ser equiparable a la red de gasolineras actual. Sin embargo, el director gerente de la Asociación para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico opina que las necesidades de carga de un vehículo eléctrico son diferentes a las de uno de combustión. “Esta seguirá vinculada al hogar o al lugar de trabajo. En España hay unos 70.000 surtidores para 30 millones de vehículos pero el coche eléctrico tiene menor necesidad de carga en itinerancia. ¿Cuántos puntos de carga harán falta? Cataluña tendrá resuelta la infraestructura en 2019 y Asturias ya trabaja en ella y tiene dos puntos. No se necesitan setenta. Otra cosa es que, en el futuro, se deban incorporar más puntos de carga”.

“Salen las cuentas” para la transición energética

Esa transición energética que todos los sectores van a tener que hacer de cara a las próximas décadas será factible, en palabras de Juanjo Alba, “porque salen las cuentas”. El responsable de regulación de Endesa recordó que ya nadie se plantea construir una central de gas porque no es rentable. Alba quiso hacer un llamamiento al Ejecutivo para que introduzca cambios en la normativa que regula el sector para que deje de tener “un sistema tarifario del siglo XX que penaliza a la electricidad. Clama al cielo que sea más barato calentar mi casa con fueloil que con electricidad”.

Entre esas medidas se encuentran incentivos para que personas que tengan un coche en un garaje privado pero situado lejos de su hogar puedan pagar todo el consumo en una misma factura para “ofrecer un producto competitivo y que no esté penalizado”.



Pedro González (AELEC).

En ese sentido, Pedro González recordó que en los próximos años los clientes deberían ver rebajas en la factura de la luz, algunas de ellas ligadas al coche eléctrico. “La eficiencia hace que el ahorro en combustible sea elevado. Cien kilómetros de carga son menos de 2 euros mientras que un diésel está en torno a los 6 euros. Y en los próximos años tendrán que desaparecer cargas en el recibo ligadas a subvenciones a las renovables. El aumento de la demanda debería generar nuevos ingresos en el sistema por lo que todos estos factores

deberían posibilitar unos precios moderados a la baja”, afirmó el director de regulación de la Asociación de Empresas de Energía Eléctrica.

Quien contamina, paga

Esa bajada en los precios debería ir de la mano en el futuro, según algunos expertos, de una mayor recaudación impositiva bajo un principio: que aquellos que más contaminen el medio ambiente sean los que más tributos paguen. “Hay que educar e incentivar a la gente”, opinaba Isabell Büschel, de la ONG Transport & Environment.

Desde la organización se ha hecho público recientemente un estudio en el que se pone de manifiesto que un coche eléctrico sigue siendo más respetuoso con el medio ambiente que un diésel, incluso utilizando electricidad proveniente de fuentes de energía ‘sucias’.

Para Büschel, es importante concienciar al usuario para que utilice el transporte público, además de empujar el coche eléctrico por encima de otros modelos —“los que funcionan con gas no sirven porque también son combustibles fósiles”— y se deben buscar nuevas vías de recaudación, por ejemplo, en sectores como la aviación: “Se podrían recaudar casi 6.000 millones de euros al año sin que ello dañara el turismo”.

Alberto Olivera recordaba que en algunos países ya se está produciendo este incentivo del transporte público, que incluso en lugares como China “se han prohibido los autobuses térmicos” y que marcas como Smart no van a matricular coches contaminantes a partir de 2020. ¿El problema? Que esa transición al vehículo eléctrico se tendrá que hacer de manera ordenada, entre otros motivos, aseguraba, “porque los precios de las baterías no van a bajar a corto plazo y todavía van a ser caras”.

Todos los presentes insistieron en la necesidad de transmitir un mensaje de calma a los conductores ya que todavía quedan muchos años para hacer la transición a un vehículo eléctrico. “Hay tiempo para pasarse a uno ecoeficiente, luego a un híbrido o un enchufable. Todavía hay tiempo”, recordaba Pérez de Lucía.