

JORNADA DE EXPERTOS: EL COCHE ELÉCTRICO: ¿OPCIÓN REALISTA DE FUTURO?

EL COCHE ELÉCTRICO

Miguel Ángel Lasheras. Presidente de Wind to Market S.A (Grupo CIMD)

El coche eléctrico no es un invento nuevo. Existen prototipos muy antiguos. Lo que es nuevo es el intento de convertirlo en un producto industrial de consumo masivo que sustituya los vehículos tradicionales accionados mediante derivados del petróleo. Su utilización se defiende como beneficiosa para limitar las emisiones de CO₂.

En España, según los planes del gobierno, se prevén 245.000 vehículos eléctricos para 2014, unos 350.000 puntos de recarga y otros tantos puntos de infraestructura vinculada.

En mi opinión, para que la implementación del vehículo eléctrico tenga éxito, se debe trabajar en tres áreas claves que hoy están aún lejos de ser un terreno abonado para facilitar el uso consolidado de estos vehículos.

En tecnología, será necesaria la coordinación del tipo de pilas y/o acumuladores que van a ser utilizadas. Por lo que hoy sabemos, los coches híbridos con recarga mediante conexión exterior parece que predominarán en el futuro inmediato. Al menos hasta que se desarrollen pilas o acumuladores con potencia y duración suficientes para garantizar niveles de autonomía similares a los que hoy tenemos con los vehículos de gasolina y gas_oil.

En la medida en que se consoliden los coches híbridos, los precios del combustible fósil y del kWh consumido por el vehículo eléctrico, quedarán vinculados por su relación tecnológica. Si la baja demanda reduce el precio del crudo, los vehículos híbridos consumirán menos electricidad. Si por el contrario, es el precio de la electricidad el que resulta inferior, en términos relativos, se acelerará la transición. ¿Podrían los impuestos especiales utilizarse para regular esta relación de precios relativos?-

En cuanto a las infraestructuras, no parece que se requieran esfuerzos especiales en potencia instalada. El cuarto de millón de vehículos demandará una energía, para un consumo medio de 0,15 kWh/km y un uso medio de unos 20,000 km/año por vehículo, de unos 0,75 TWh y una potencia en punta de unos 300 MW. Lo que necesitará mas inversión será la tecnología de gestión de redes.

El uso de contadores con telemedida y capacidad para medir en un doble sentido, parece imprescindible para que la recarga sea asimilable por la operación del sistema (para que la pila se “cargue” cuando sobra energía producida y se “descargue” cuando falte). ¿Quién financiará estas infraestructuras? ¿Los distribuidores, los usuarios, los gestores de carga...?

Por último, la regulación deberá adaptarse para tener unos incentivos adecuados a la generalización del uso del vehículo eléctrico en una red “inteligente”. Estos incentivos estarán

básicamente en el diseño de tarifas de acceso y en el régimen de propiedad de los equipos y las instalaciones requeridas (equipos de medida, baterías, puntos de carga...)

Unas tarifas bajas, incentivarán el uso del coche eléctrico, pero desincentivarán la realización de inversiones, por el contrario unas tarifas altas atraerán capital e inversiones pero pueden retardar la sustitución de vehículos de combustibles tradicionales.

En fin, estamos probablemente en los comienzos de un proceso de cambio tecnológico profundo. Todo parece indicar que esta vez hay una masa crítica social (de posibles demandantes, gobiernos y políticos, fabricantes de coche, etc...) suficiente para garantizar el dinamismo en este proceso, pero las incógnitas son aún muy fuertes como para considerar su éxito garantizado.