

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

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

27.05.10

El debate giró en torno a tres líneas: una más orientada a cuestiones de índole político (estrategias de apoyo al sector), otro más técnico (principales dificultades para la implantación de los vehículos eléctricos) y otro más económico (orientado a estudiar evolución de mercados y tendencias de costes). En la práctica, se mezclaron los tres temas, que fueron tratados por los distintos ponentes indistintamente. Previamente se sugirió el interés de hacer una reflexión estratégica sobre el papel del vehículo eléctrico en la estrategia industrial y ambiental española, las tendencias del mercado eléctrico y de la adaptación de nuevas tecnologías al sector. En líneas generales, se concluyó que resultaba un sector de gran potencialidad e interés futuro, si bien todavía hay cuestiones de orden técnico y económico que arrojan bastante incertidumbre sobre la evolución futura del mercado.

En los aspectos de carácter político, se discutieron posibles estrategias a plantear sobre el apoyo al coche eléctrico. Las intervenciones se pueden agrupar en tres posiciones:

- Los que consideraban prioritario incorporar la alimentación de estos vehículos al sistema eléctrico estándar, esto es regulado por un ente central, que dispusiera los sistemas de alimentación y propusiera estándares (tanto en baterías, como en sistemas de reabastecimiento). Se propuso el interés de que se ofrezca electricidad en las condiciones más baratas posibles para la recarga en horas valle (nocturnas), lo que facilitaría un apoyo a la contribución de renovables al mantenimiento de la carga global.
- Otros intervinientes, estimaban que el coste de la recarga era sólo una pequeña cantidad del coste total, y que el cuello de botella realmente estaba en el desarrollo de las baterías. Ahí se indicó la posibilidad de fomentar la industria nacional, incipiente en estos temas, pero con experiencia en otro tipo de baterías, siguiendo las grandes inversiones que otros países (EE.UU., Francia, Alemania, China) han realizado en este sector.
- Un tercer grupo de expertos se decantaba más por un apoyo económico a la adquisición de los vehículos, utilizando estrategias similares al plan RENOVE.

En todos los casos, se consideró que era un sector que convendría apoyar al menos facilitando su uso a flotas de empresas y particulares a través de exenciones fiscales (impuesto de circulación, por ejemplo), o aparcamientos. También se vio el interés de introducir un marco jurídico claro para animar a inversores privados en el desarrollo de los distintos componentes del sistema.

En las cuestiones técnicas, se plantearon como principales problemas para la implantación del coche eléctrico el coste y peso de las baterías, y por tanto el coste final del vehículo, la escasa autonomía y la lentitud de la recarga (en comparación con los motores térmicos). Por su parte, como principales ventajas se cuentan el bajo consumo (entre 7 y 8 veces más económico por km recorrido que un motor convencional), el bajo ruido y contaminación de aerosoles, y la baja emisión (esto dependerá, como es lógico, de la fuente empleada para generar la electricidad). En cuanto a la recarga, se vio la necesidad de establecer una gestión inteligente de la red, que facilitara la recarga en horas de bajo consumo, para facilitar bajos precios y evitar la sobresaturación de la red (la recarga de las baterías durante las horas de uso sería equivalente al consumo medio de un hogar), así como para el desarrollo de los sistemas de recarga. Parece evidente que en una primera fase, deberán dirigirse hacia consumidores con garaje propio.

Las previsiones del mercado son muy inciertas pues dependerán mucho del aumento de los precios del petróleo y de la bajada de los costes de fabricación de baterías. De acuerdo a uno de los fabricantes líderes del sector, Renault, podría haber en torno a un 10% de coches eléctricos para 2020.

RECOMENDACIONES CONCRETAS

Del debate -a partir del texto de la ponencia- y de las Conclusiones de la sesión se dedujeron algunas RECOMENDACIONES concretas:

1. Promover la regulación –con los actuales entes reguladores u otros nuevos- para impulsar la *estandarización y homologación* de las baterías para todos los modelos de automóvil.
2. Facilitar un sistema de *sustitución* de batería que evite los problemas de la recarga. En las “electrolineras” habría depósitos de baterías listas para el uso. El usuario dejaría la batería vacía de su vehículo y repondría una nueva en la estación de servicio. La vacía estaría disponible para un nuevo usuario al cabo de media hora. Se llevaría un control del número de recargas en cada batería.
3. Destinar fondos de I+D+i al desarrollo de componentes y sistemas de recarga de baterías, verdadero cuello de botella del nuevo sistema de transporte.
4. Desarrollar políticas activas de impulso a este mercado:
 - Ayudas económicas directas en la compra de un vehículo eléctrico.
 - Promociones especiales para flotas de vehículos
 - Bonificaciones en el impuesto de matriculación.
 - Exigir que el aprendizaje a conducir en las Auto-escuelas sea con vehículos eléctricos.

- Exención de peajes urbanos en el acceso al centro de las ciudades, donde sea requerido.
- Ayudas para la instalación de contadores inteligentes en el caso de recarga doméstica o garaje particular.