

Salvador Devesa Director general de Vilalta Corporación

«El coche eléctrico cambia las gasolineras pero no las estaciones de servicio, que son mucho más»

«Cualquier cambio parece a veces más una dificultad, pero para nosotros es una oportunidad»



de trabajo...), la redefinición y redimensión de las estaciones de servicio o la bajada del consumo de combustible a base de petróleo en beneficio del gas y la electricidad, entre otras cuestiones apuntadas en su ponencia.

¿Electrificar un avión?

Marta Blázquez, vicepresidenta ejecutiva de Faconauto, patronal española que integra las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas automovilísticas y de maquinaria agrícola presentes en el mercado español, abrió el coloquio que sucedió a la ponencia de Vilalta Corporación. Josep Ramon Correal, director del *Diari de Tarragona* y moderador del debate, lanzó la pregunta: «¿Qué coche me compro ahora?».

La respuesta de Blázquez fue si cabe más directa: «Te puedes comprar el coche que quieras, porque cualquier coche que te compres cumple con todas las normas». Dicho lo cual aseguró ante el auditorio que «todos estamos comprometidos con la lucha contra el cambio climático, y es un compromiso que ha venido para quedarse».

«La cuestión hoy -añadió- es qué hoja de ruta nos marcamos si queremos llegar ahí. El sector de la automoción ha hecho los deberes con inversiones en mejoras tecnológicas en motores, y se sigue invirtiendo mucho dinero para conseguir coches muy respetuosos, que hoy son responsables de un 95% menos de emisiones que los fabricados hace diez años».

«Pero al consumidor -alerta- le hemos confundido [en referencia a la estigmatización de determinadas tecnologías como el diésel y los anuncios de su prohibición en determinados plazos], y no es cierto que ahora solo valgan los híbridos y los eléctricos, porque no todos los bolsillos están preparados para ello».

La desdieselización afronta sus contradicciones cuando, más allá de los turismos, se abre el foco a lo que supone el conjunto del transporte. Lo pone de manifiesto Enrique González, director de comunicación y relaciones institu-

cionales de la energética BP; que destaca que el transporte es responsable de menos de un tercio (en concreto, un 27%) de las emisiones globales causantes de la crisis climática.

Pero, cuando desagregamos esas emisiones por grandes segmentos, «un tercio -explica Enrique González- tiene su origen en el transporte marítimo y aéreo, otro tercio en el transporte pesado por carretera y otro tercio en los vehículos ligeros. Es imposible poner baterías eléctricas a un transporte aéreo, así que la electrificación del transporte ligero es parte de una pequeña solución al problema».

Un punto de vista ya apuntado en su ponencia inicial por Salvador Devesa, de Vilalta Corporación, que mientras veía mucho más factible que el vehículo ligero rebasase en España en un plazo de tiempo relativamente corto la barrera del 15% del parque móvil -que hará que cuente con una masa crítica suficiente como para cambiar significativamente la realidad de los suministros energéticos-, eso no se vislumbra tan cercano en el caso del transporte pesado por carretera.

«En el caso del camión -explica Devesa-, el porcentaje con combustible distinto al fósil va a tardar un poco más hasta que su número sea significativo, y cuando abandone el diésel, nuestro pensamiento es que cambie a gas, con lo que va a tener que seguir pasando por las estaciones de servicio».

Diversidad

El gas es una energía con la que ya están experimentando algunas empresas con actividades en el transporte pesado por carretera. Es el caso de Grup Sorigué, donde su director comercial, Jordi Lamas, cuenta que «los cambios en el transporte ya son una realidad».

«Los camiones propulsados con Gas Natural Licuado (GNL) tienen ventajas -explica Lamas- respecto al diésel en menos emisiones y un precio más bajo, y son más eficientes. Por lo que hemos experimentado, sospechamos que los

motores de GNL van mejor y son más eficientes que los de gasóleo para distancias largas, pero hoy en día todavía recorren pocos kilómetros».

Respecto a las otras formas de propulsión, Jordi Lamas sostiene que «los camiones eléctricos son hoy todavía inviables a consecuencia de su poca autonomía, mientras que las pilas de hidrógeno tienen recorrido, pero los fabricantes todavía no las comercializan».

Llegados a este punto, Carlos Bermúdez, gerente de movilidad eléctrica de la energética Repsol, concluye que «una única alternativa no resuelve toda la problemática: en nuestra red de más de 3.400 estaciones de servicio conviven carburantes, GNL y cargadores eléctricos rápidos y ultrarrápidos. Por eso nosotros abogamos por la neutralidad tecnológica, porque todas contribuyen [a combatir la emergencia climática]».

Un punto en el que coincide Enrique González, de BP: «A nosotros nos gusta hablar de 'energialineas'. No cerremos puertas, permitamos que las tecnologías compitan, y que las que vanzan lo hagan en libre competencia. Si la tecnología es competitiva, no tienes por qué hacer reales decretos prohibiéndola».

A esa libre competencia en el mundo de las nuevas 'energialineas' que describe Enrique González se ha sumado con fuerza desde hace unos años una empresa eléctrica como Endesa, que hoy, a través de Endesa X -una nueva línea de negocio creada en 2015 para ir mucho más allá de la generación y el suministro eléctrico tradicional-, busca electrificar viviendas, industrias, ciudades y movilidad.

Ferran Menescal, Business Development Senior VE en Endesa X, explica que «tenemos un plan a cinco años para poner 8.500 cargadores eléctricos en la vía pública en España. En una primera fase en largas distancias, con autopistas, autovías y carreteras, y en una segunda fase en las ciuda-

Continúa en la página 4

27%

Un tercio de las emisiones
El transporte es responsable de cerca de un tercio de las emisiones globales que hoy causan la emergencia climática.

Iconos: avión, coche, batería, energía solar, energía eólica, camión.