

La carga lenta del vehículo eléctrico

Elena Sevillano, *El País*, 26.04.2019

En España existen más de 5.000 puntos públicos de recarga para más de 63.000 vehículos eléctricos, 25.000 de ellos, turismos, como apunta la Guía de Movilidad Eléctrica para Entidades Locales publicada por FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) y Red Eléctrica de España (REE) junto con IDAE. Para 2030 circularán entre 2,5 y 4,5 millones de vehículos con baterías, según el estudio. Para ello serán necesarios 100.000 puntos de recarga, según cálculos de FEMP y Red Eléctrica. El despliegue ha comenzado gracias a la modificación de la Ley de Propiedad Horizontal para que un vecino pueda poner un enchufe en su garaje sin pedir permiso a su comunidad (solo tiene que notificarlo), a la desaparición de la figura del gestor de carga, que abre el mercado a cualquier empresa o Ayuntamiento que quiera hacer su instalación, a las ayudas del Plan Movalt Infraestructuras (desde 2018), a los operadores privados, que han visto el negocio.

(...) La mayoría de los puntos de recarga se concentra en entornos urbanos, "si bien su número está aumentando rápidamente en corredores interurbanos", destaca el informe de REE y FEMP. "La larga distancia en el sector de turismos es un muro que ha empezado a derrumbarse por la llegada de vehículos con mayores capacidades de batería y el despliegue de infraestructuras de recarga rápidas y ultrarrápidas, que este año tendrán un mayor desarrollo", coincide Arturo Pérez de Lucía, director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE). "Está previsto que para diciembre haya un mallado básico que permita circular por toda España a los vehículos eléctricos con las autonomías actuales", concluye. En el caso de los autobuses, "el reto todavía es grande, porque se necesitan vehículos con mayores capacidades de baterías, aunque es algo que en dos o tres años estará resuelto", añade.

Otro gran reto es colarse en las casas. "La principal recarga es la vinculada, la que se hace en el hogar o en el lugar de trabajo, y que cubre más del 85% de las necesidades del usuario, máxime con la llegada de vehículos con autonomías superiores a 400 kilómetros", explica el director de AEDIVE. Para ello hay que vencer reticencias, reconoce el director de Comunicación de Nissan en España, Francesc Corbero (...). "Hemos de garantizar la carga doméstica, que es la más importante", incide Corberó, pero sin olvidar, según añade, desplegar corredores de carga rápida (...) y asegurar los puntos de oportunidad en las urbes (...). Las ciudades han de dar respuesta eléctrica al taxi, a la última milla de la logística, al coche compartido o a la emergencia de cualquier vecino. Y, según conceden desde Aedive, algunas se están poniendo las pilas, nunca mejor dicho. Barcelona; Madrid con sus 24 puntos públicos; Málaga; las capitales vascas a través del EVE (*Ente Vasco de la Energía*); los municipios baleares para dar servicio a las flotas de vehículos de alquiler; los canarios, mediante sus cabildos (*entidades administrativas locales*).

(...) Los expertos calculan que para 2024 se habrá superado la diferencia de costes entre un vehículo de combustión y uno eléctrico. "Una vez que las ventas llegan al 10% o 15%, se aceleran y alcanzan rápidamente el 50%, es exponencial, lo hemos comprobado en mercados más desarrollados, como Noruega", subraya Arzuaga. Y los enchufes han de estar listos.

Posibilidad de presentación oral
La carga lenta del vehículo eléctrico

INTRODUCCIÓN

Artículo del diario español *El País* – abril de 2019 – tema = el paso del coche térmico al eléctrico en España

SÍNTESIS

1) **¿Qué?** España de momento mal preparada para 2030, cuando circulen entre 2,5 y 4,5 millones de vehículos eléctricos, aceleración y aumento de las instalaciones

2) **¿causas?** Hoy solo 5.000 puntos públicos de recarga para más de 63.000 vehículos eléctricos • 100.000 necesarios para 2030 • mayoría de los puntos de recarga se concentra en entornos urbanos • importancia de favorecer la recarga en el hogar o en el trabajo • llegada de vehículos con mayores capacidades de batería que simplifica la instalación de puntos de recarga • autobuses de momento con pocas capacidades de baterías, pero en dos o tres años estará resuelto • importancia de dar respuesta eléctrica al taxi o al coche compartido

3) **¿consecuencias?** previsto para diciembre un mallado básico que permita circular por toda España a los vehículos eléctricos con las autonomías actuales • modificación de la Ley de Propiedad Horizontal para que un vecino pueda poner un enchufe en su garaje sin pedir permiso a su comunidad • mercado abierto a cualquier empresa o Ayuntamiento • despliegue de infraestructuras de recarga rápidas y ultrarrápidas • Algunas ciudades más dinámicas que otras (Barcelona; Madrid; Málaga; capitales vascas; los municipios baleares y canarios) • una vez superada la diferencia de costes entre vehículo de combustión y eléctrico, las ventas rápidamente podrían llegar al 50% como pasó en Noruega

PROBLEMÁTICA POSIBLE

España, país del coche.

Pistas de COMENTARIO

1. Amor por el coche: España es en abril de 2019 el país número 14 del mundo en matrículas anuales de vehículos nuevos por cada 1000 habitantes (33 / 1000), es decir uno de los países con más usuarios • Ya existía desde 1904 la prestigiosa marca Hispano-Suiza de coches de lujo y de deporte • una de las palancas del desarrollo económico durante el franquismo fue precisamente el sector automovilístico, con la creación de las marcas SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo), PEGASO y EBRO (camiones, tractores, etc...). El símbolo de este éxito fue el mítico SEAT 600 (seiscientos), coche barato y popular “*que hasta las porteras se pueden comprar*”, según la publicidad de la época. • Siendo poco desarrollado el ferrocarril hasta los años 90, se privilegió el transporte por carretera y por camión con una red vial que la adhesión a la C.E. en 1985 y la perspectiva de los JJOO de Barcelona de 1992 mejoró y desarrolló hasta convertirlo en uno de los más eficientes y completos de la UE. • la construcción de coches representa un 10% del PIB nacional.

2. El sector de la automoción: España es el 2º mayor fabricante de automóviles de Europa y el 8º a nivel mundial. • 1er Fabricante europeo de vehículos comerciales (furgones/combi / furgonetas / camiones). • diecisiete plantas de fabricación instaladas en territorio Español. • mil empresas fabricantes de componentes y equipos integran la cadena de suministro a la industria. • El 82% de los vehículos fabricados en España se exportan a más de 100 países. • 5,4 Millones de vehículos se transportan cada año por el Territorio Español. → **un sector clave que DEBE ADAPTARSE al coche eléctrico.**

Pistas de CONCLUSIÓN

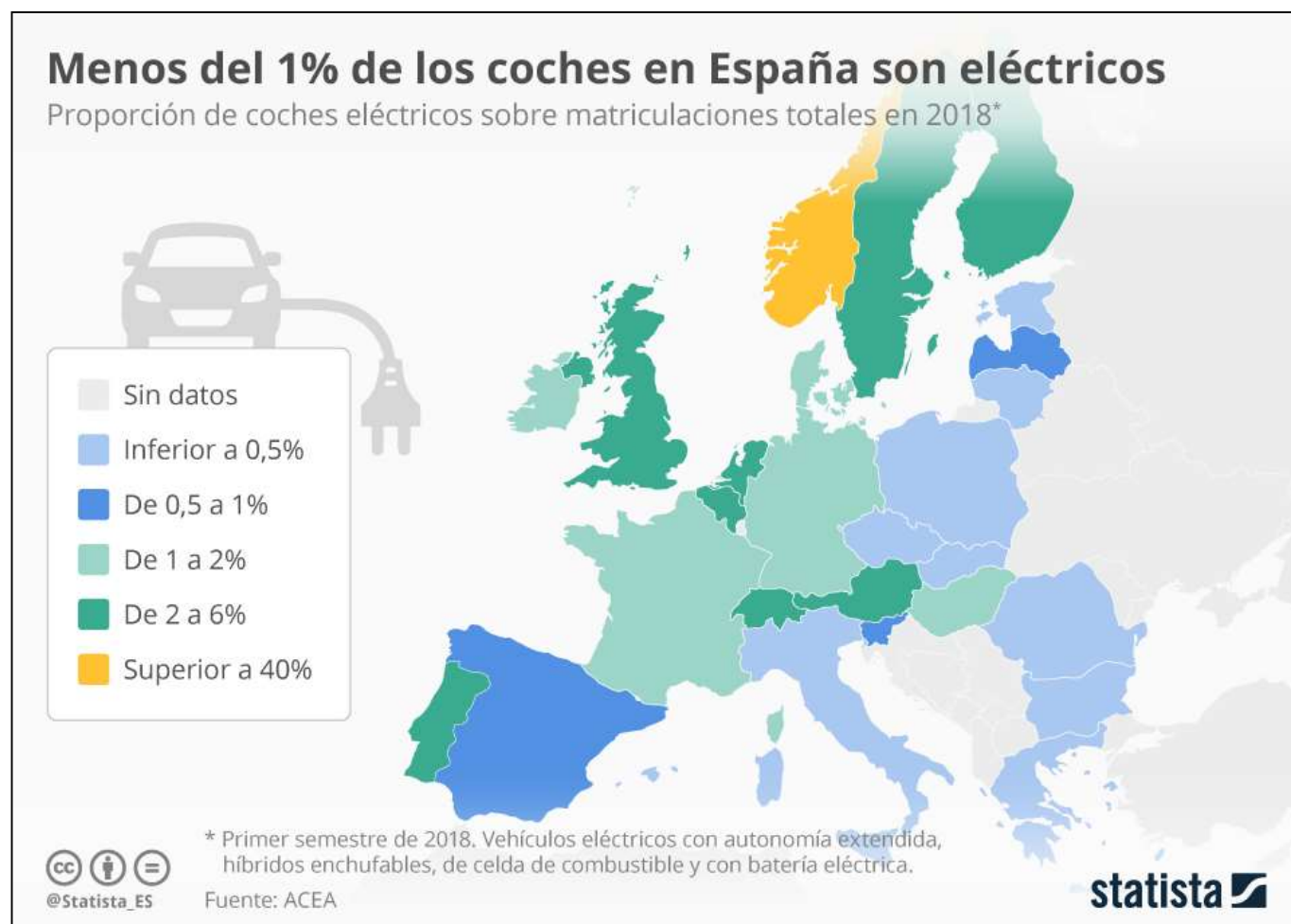
Si parece evidente la voluntad de sustituir el coche térmico por el eléctrico, nada indica que se busca cambiar de modelo de sociedad donde todos los desplazamientos se hacen en coche.

Complemento 1: *Efecto 'ketchup'*

Elena Sevillano, *El País*, 26.04.2019

El Cabildo de Tenerife ha sacado a concurso 14 nuevos puntos de recarga en emplazamientos que considera óptimos para la movilidad eléctrica de la isla. Los 10 adjudicatarios (un centro comercial y nueve estaciones de servicio) cuentan con una subvención del 100% para montar la instalación no donde más les conviene a ellos, sino al bien común. Es la diferencia entre un escenario en el que distintos operadores privados hacen la guerra cada uno por su lado y otro en el que una Administración interviene y ordena el despliegue. "Como todo mercado nuevo, es caótico, y hay que ordenar", comenta el director insular de Movilidad y Fomento, Miguel Becerra, que quiere evitar lo que denomina efecto ketchup. "Sacudes el bote de ketchup una vez y no sale nada, está atascado; hasta que al cuarto intento sale a borbotones y sin control, manchándolo todo. Esto mismo va a ocurrir con el vehículo eléctrico, que lo va a llenar todo sin ningún control", expone.

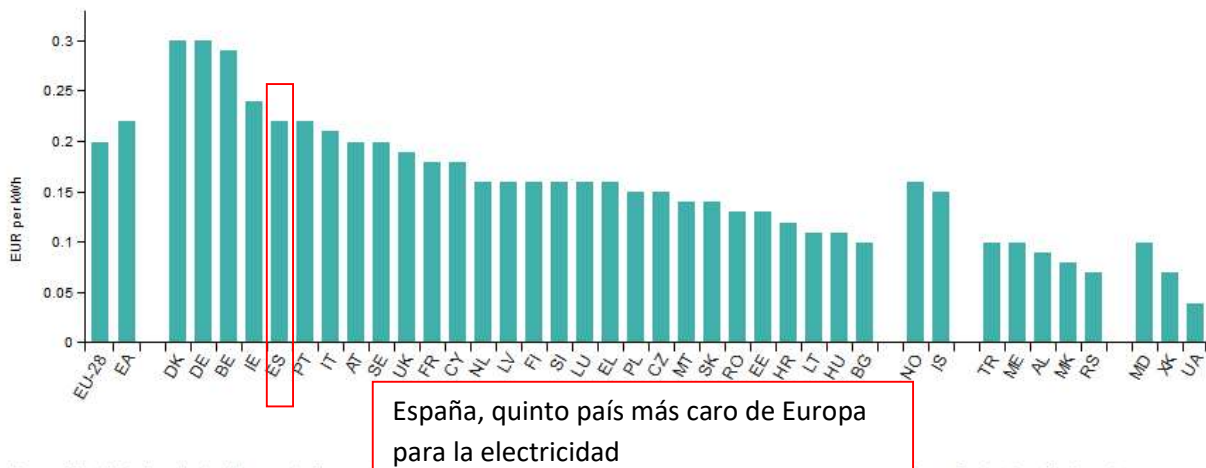
Complemento 2: *El mercado europeo del coche eléctrico*



<https://www.coches55.com/actualidad/evolucion-coche-electrico-espana/>

Complemento 3: *el precio de la electricidad en Europa*

Electricity prices for household consumers (taxes included), second half 2017 (EUR per kWh)



Complemento 4: *Mapa industrial del automóvil en España*



<https://www.motor.es/noticias/que-modelos-de-turismos-y-comerciales-se-fabrican-en-espana-201519713.html>