

<https://info.nodo50.org/El-mito-ecologico-del-coche.html>



El mito ecológico del coche eléctrico

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Viernes 12 de agosto de 2016

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

El coche eléctrico está llamado a ser el sustituto ecológico del automóvil tradicional. Pero el reemplazo del parque móvil de vehículos de combustión por unidades con motor eléctrico dista de ser una realidad cercana por sus limitaciones técnicas. Asimismo, el debate acerca de si este tipo de vehículos pueden ser considerados completamente ecológicos está servido.

En 2010, la Unión Europea planteó como [objetivo para 2020](#) que el 10% del parque automovilístico europeo fuera eléctrico. Sin embargo, ese escenario, así como el que plantean el coche eléctrico como alternativa real y ecológica del automóvil tradicional, queda todavía muy lejanos.

La implementación del coche eléctrico en España es aún escasa. En 2015, se matricularon 1,03 millones de vehículos nuevos, de los cuales, tan solo 2.342 eran puramente eléctricos. Si sumamos los automóviles con motor híbrido, con un total de 19.231 unidades vendidas, observamos que eléctricos e híbridos suponen un discreto 2% del total de vehículos matriculados en 2015.

Una presencia limitada

“El coche eléctrico es más una promesa que una realidad. Hay muchas expectativas, pero prácticamente no se venden coches puramente eléctricos en España”, afirma Paco Segura, coordinador estatal de Ecologistas en Acción. Las razones detrás de la presencia tan discreta de este tipo de vehículos en España tienen que ver con sus limitaciones técnicas, que les impide sustituir por completo al automóvil tradicional, además de su elevado precio.

Algunos fabricantes como Renault o BMW tratan de impulsar la creación de **puntos de recarga en las ciudades**. No obstante, todavía queda mucho camino por recorrer. En Madrid la gestión de los puntos de recarga en la vía pública está en manos de dos empresas privadas, [IBIL](#) y [GIC](#), tras la firma de un convenio en 2014 que incluía al Ayuntamiento, a la Empresa Municipal de Transportes (EMT) y a estas dos empresas.

Luis Pérez, experto en transporte la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), hace hincapié en la **escasa autonomía** que posee el coche eléctrico: “Los que más autonomía tienen, como mucho, alcanzan los 200 kilómetros. Además, no todo el mundo tiene un garaje con un punto de recarga”. Es necesario añadir que una recarga completa suele oscilar entre las cinco y las ocho horas, lo que también condiciona el uso y disfrute de estos vehículos.

De esta forma, la presencia de automóviles eléctricos se ve reducida a las ciudades. Tal y como apunta el coordinador estatal de Ecologistas en Acción, “el coche eléctrico, por su problema de autonomía, **no puede sustituir al coche tradicional**, sino que lo complementa”. El otro gran inconveniente que tienen los automóviles eléctricos es su precio. “Uno de sus principales hándicaps es que no todo el mundo tiene 30.000 euros para gastarse en un segundo coche”, asevera Segura.

En los países nórdicos, los gobiernos apuestan de manera muy clara por este tipo de vehículos. Entre otros factores, gracias a las ayudas gubernamentales, **en Noruega un 5% del parque automovilístico es eléctrico**. En Dinamarca, por ejemplo, Pérez afirma que es habitual ver coches de la marca Tesla en las ciudades danesas, un fabricante de automóviles eléctricos de gama alta. El precio de mercado en España del Tesla Model S, la unidad más asequible de este fabricante, no baja de 60.000 euros.

“En Dinamarca, los coches no eléctricos tienen unos impuestos a la compra que alcanzan el 100%, es decir, **un automóvil tradicional cuesta el doble allí** que en nuestro país. En cambio, los eléctricos no tienen esos impuestos, lo que favorece mucho su venta. En España, tenemos algunas ayudas a su compra, pero no compensan”, sentencia Pérez.

El debate en torno a la energía

Segura indica que las baterías más eficientes para este tipo de vehículos, así como las más comunes, son las de **ion-litio**. No obstante, el litio es un material relativamente escaso, de modo que si el objetivo es alcanzar en el futuro una mayoría de coches eléctricos en el mundo, duda seriamente de que exista la cantidad suficiente de ese material para lograr dicha meta.

Este tipo de baterías, además, “son **residuos tóxicos y peligrosos**, y en casi todos los países del mundo no son tratados debidamente, terminan en cualquier tipo de vertederos sin el control apropiado, generando contaminantes, sin el tratamiento adecuado”, lo que matiza la concepción del coche eléctrico como medio de transporte ecológico.

El planteamiento del coche eléctrico como alternativa de transporte completamente respetuosa con el medio ambiente está sometido a un fuerte debate. Pérez matiza que “en la ciudad, sí es una solución ecológica. La electricidad proviene de distintas fuentes y, en España, una buena parte de la energía eléctrica proviene de **centrales térmicas de carbón** que, en efecto, contaminan, pero no contaminan en la ciudad, sino allá donde estén”.

En este debate, Segura va un paso más allá. “No lo es en absoluto. Es un cuento que nos están vendiendo que no tiene ni pies ni cabeza. Quiero decir, los coches eléctricos tienen algunos efectos ambientales positivos, como puede ser el hecho de que en las ciudades no emiten algunos contaminantes que dan problemas en la ciudad, como el dióxido de nitrógeno, pero **la producción de electricidad no es inocua**, ni mucho menos”.

Para evaluar si el coche eléctrico es realmente una solución ecológica, es necesario evaluar cómo producimos la energía eléctrica. Red Eléctrica de España recoge en su informe del sistema eléctrico español de 2015 que el total de electricidad [generado mediante energías renovables está en un 36,9%](#).

El coordinador estatal de Ecologistas en Acción continúa con este argumento bajo la evidencia de las fallas asociadas a las energías no renovables. “Si la produces en centrales nucleares, todos sabemos el problema que hay ligado a los residuos radiactivos. Si la produces en centrales térmicas, las emisiones de un coche eléctrico, haciendo un balance completo de todo el ciclo, pueden ser peores que las de un modelo muy eficiente de gasolina, sobre todo si el mix eléctrico está basado en energías no renovables”.

Segura también evidencia el impacto al medio ambiente que viene asociado a la producción de cada coche. Fabricantes como Toyota calculan que cerca de la cuarta parte de la energía total gastada por un vehículo en su vida útil es la que se emplea para fabricarlo. De este modo, concluye, la sustitución del parque móvil por automóviles eléctricos no es planteable como una solución a corto plazo que resulte significativamente beneficiosa para el planeta.

Transporte público y car sharing

Algunas voces plantean que la solución más idónea a este debate no pasa por la sustitución del automóvil de

El mito ecológico del coche eléctrico

combustión por otro tipo de coche, sino que es más cercana a la racionalización de los usos del transporte. Una de las maneras más eficaces para lograr ese objetivo es el transporte público, en el que además ya existen alternativas eléctricas, como el Metro, tren de Cercanías, o algunos autobuses con motor híbrido.

Otra opción es el car sharing. “El alquiler de coches compartidos por uso es una alternativa interesante, pues satisfacen necesidades concretas, como puede ser transportar algún bulto o llevar a una persona al hospital, usos perfectamente razonables del transporte privado. En el área metropolitana podemos canalizar los usos del automóvil al coche eléctrico, pero siempre tratando de limitar su utilización general y actual”, sentencia Segura.