

Mesa sobre ‘Almacenamiento y movilidad eléctrica, claves para la transición energética’

Industria propia, reciclaje y estabilidad regulatoria, bases del pulso eléctrico

Expertos de la Comisión Europea, fabricantes, energéticas y otros actores del sector en España marcan los mínimos para no perder la carrera de la movilidad sostenible

MARCOS RODRÍGUEZ

La transición energética ya no es solo una cuestión climática. Es industria, empleo, tecnología y autonomía estratégica. El almacenamiento con baterías y la movilidad eléctrica se han convertido en el eje sobre el que gira buena parte del futuro económico de Europa. Y España quiere posicionarse en esa carrera. Esa fue la conclusión central de la mesa *Almacenamiento y movilidad eléctrica, claves para la transición energética*, organizada por Prensa Ibérica, EL PERIÓDICO, *El Periódico de España* y ‘activos’, y patrocinada por Fundación Ecopilas, Recyclia, Tera Batteries y Octopus Energy, que reunió en Madrid a representantes de la Comisión Europea, grandes fabricantes, energéticas y sector del automóvil, bajo la moderación de **Luis Marquina**, presidente de Aepibal (Asociación Empresarial de Pilas, Baterías y Almacenamiento Energético).

El mensaje fue unánime: sin baterías no hay renovables estables; sin industria no hay autonomía; sin reciclaje no hay soberanía. Y sin estabilidad regulatoria, no habrá tampoco inversión suficiente. La

analista política de la Representación de la Comisión Europea en España, **Paula Ceballos**, explicó que Bruselas ha aprendido la lección tras la crisis del gas. «Lo que se persigue es evitar sustituir la dependencia que tenemos del gas por una dependencia de materias críticas», señaló.

Debate geopolítico

El debate ya no es solo energético. Es geopolítico. El litio, el cobalto o el níquel son hoy tan estratégicos como lo fue el gas ruso. Por eso, la Unión Europea ha fijado metas concretas: que el 10% de las materias primas estratégicas se extraigan en territorio comunitario, que el 40% del procesado se realice en Europa y que al menos el 25% proceda del reciclaje. Estos porcentajes no son retóricos. Responden a un diagnóstico claro: actualmente, la mayor parte del refinado de litio se concentra en Asia, especialmente en China. Europa extrae poco, procesa menos y recicla todavía de forma incipiente.

«La competitividad frente a potencias externas no se dará si no hay transición verde y apuesta por las renovables», insistió **Ceballos**. La Comisión Europea ya ha anunciado préstamos sin intereses por un total de 1.500 millones de euros para fabricantes europeos de celdas y 300 millones para proyectos de materias

primas estratégicas. El objetivo es acelerar una reindustrialización vinculada a la energía limpia.

El director de Asuntos Públicos Europeos de CATL (Contemporary Amperex Technology), **Pau Sanchis**, reconoció que el mercado europeo es prioritario para el gigante asiático: «Es clave para invertir y desarrollar industria local». CATL ya produce en Alemania y desarrolla en Hungría una megafactoría de hasta 100 gigavatios de capacidad. El modelo, explicó, combina fabricación de celdas y módulos con contratación mayoritaria de trabajadores locales. «Es necesario que exista autonomía estratégica», añadió.

Pero la realidad tecnológica es exigente. «La industria de las baterías en Asia está muy avanzada», admitió. Mientras Europa arranca sus primeras gigafactorías, en China se experimenta con nuevas químicas como el sodio, que podrían abaratar costes y reducir dependencia de ciertos minerales.

El debate dejó una conclusión pragmática: Europa necesita capital e inversión extranjera, pero con transferencia tecnológica y fabricación en suelo europeo. La cadena de suministro debe arraigar en el territorio para reducir vulnerabilidades.

Desde el sector del automóvil, **Borja Arboleda**, responsable de

Arriba, de izquierda a derecha, Domingo J. López, director general de Tera Batteries; Gonzalo Torralbo, director comercial y de Relaciones Institucionales de Recyclia; Paula Ceballos, analista política en la representación de la Comisión Europea en España; Pau Sanchis, director de Asuntos Públicos Europeos de CATL.



Energías Alternativas de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), pidió realismo. «Los fabricantes no van a producir algo que no van a vender», advirtió.

España aspira a millones de vehículos eléctricos en circulación esta década. Sin embargo, el ritmo de matriculaciones aún está lejos de los escenarios más optimistas. Aunque

el crecimiento es significativo, la cuota de mercado sigue por detrás de países como Alemania o los Países Bajos. Además, la infraestructura de recarga interurbana continúa siendo un cuello de botella, sobre todo para el transporte pesado. «No tenemos puntos suficientes para la demanda energética y de tiempo que necesitan los camiones», subrayó **Arboleda**. Con todo, reconoció que



«El mercado europeo es clave para invertir. Es necesaria una autonomía estratégica. Apostar por los trabajadores locales»

PAU SANCHÍS
Director de Asuntos Públicos Europeos de CATL



«Es muy importante y necesario un proceso de formación y pedagogía para los productores, pues no está aún en su ADN»

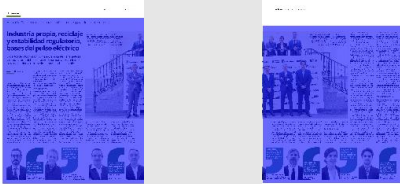
GONZALO TORRALBO
Director comercial y de Relaciones Institucionales de Recyclia y secretario del patronato de la Fundación Ecopilas



«Lo peor es no tener certidumbre sobre lo que va a pasar tanto a nivel de regulación como a nivel de legislación»»

CARLOS COSTA
Director comercial de Octopus Energy





Abajo, de izquierda a derecha, Luis Marquina, presidente de AEPIBAL; Carlos Costa, director comercial de Octopus Energy; Francisco de Castro, responsable de Flexibilidad y Servicios de Desarrollo de Statkraft; Borja Arboleda, responsable de Energías Alternativas de ANFAC. | Xavier Amado

están surgiendo proyectos industriales relevantes y que los fabricantes chinos están entrando con modelos competitivos en precio y prestaciones. La clave, insistió, es acompañar producción con demanda real para evitar desajustes industriales. En el ámbito energético, el responsable de Flexibilidad y Servicios de Desarrollo de Statkraft, **Francisco de Castro**, defendió que «las ba-

terías son una pieza estructural fundamental del sistema eléctrico español». España instala cada año miles de megavatios de energía solar y eólica. En determinadas horas, especialmente al mediodía, la producción supera la demanda y los precios se desploman. Parte de esa energía se vierte. Ahí entra el almacenamiento. Las baterías permiten guardar la electricidad sobrante y li-

berarla cuando la red la necesita. Mejoran la estabilidad, reducen la volatilidad y aportan flexibilidad.

Punto de inflexión

Actualmente, la capacidad instalada es aún limitada, aunque existen varios gigavatios con permisos concedidos. «El almacenamiento, por sí solo, todavía tiene dificultades para entrar en el mercado», re-

conoció **De Castro**. Faltan mecanismos que remuneren adecuadamente la flexibilidad y den visibilidad a largo plazo, como ya ocurre en el Reino Unido o Irlanda.

El punto de inflexión social llegó el 28 de abril de 2025. El apagón eléctrico que afectó a buena parte del país cambió la percepción del riesgo. El director comercial de Octopus Energy en España, **Carlos Costa**, detalló que antes de ese episodio menos del 10% de las instalaciones residenciales de autoconsumo incluían batería. Hoy, en su cartera, ese porcentaje ronda el 80%. «La batería tiene un valor importantísimo», afirmó. No solo como respaldo ante cortes, sino como herramienta de optimización económica.

El autoconsumo evoluciona. Ya no son solo placas solares. Es generación más almacenamiento inteligente, capaz de cargar en horas de tarifa baja y descargar cuando el precio es alto. En determinados casos, la amortización puede situarse en pocos años. En el segmento industrial el avance es más gradual, pero firme. Una línea de producción parada durante horas puede suponer pérdidas millonarias. La resiliencia empieza a ser una variable financiera más. **Costa** alertó, no obstante, de la incertidumbre regulatoria. Cambios normativos o retrasos en incentivos generan desconfianza. «Lo peor que hay es no tener certidumbre», insistió.

Para **Domingo J. López**, director general de Tera Batteries, la batería es una inversión productiva, no solo un seguro. «Puede amortizarse en tres años y tener hasta 15 años de vida útil», señaló. La compañía prevé cerrar el ejercicio con alrededor de 100 megavatios hora comercializados y aspira a alcanzar los dos gigavatios de producción en 2028. Su estrategia combina ensamblaje nacional, diversificación de proveedores y adaptación a distintos segmentos de mercado.

«Ahora mismo las subvenciones son necesarias», defendió López. Sin embargo, varios participantes en la mesa redonda coincidieron en que los incentivos fiscales estables pueden resultar más eficaces que ayudas puntuales de tramitación más lenta.

Si el almacenamiento es el presente, el reciclaje es el futuro inmediato. El director comercial y de Relaciones Institucionales de Recyclia y secretario del patronato de la Fundación Ecopilas, **Gonzalo Torralbo**, recordó que los productores son totalmente responsables del final de vida de las baterías que ponen en el mercado. «Es fundamental que el producto se recicle y se quede en Europa», sostuvo.

La normativa europea obligará a que las baterías nuevas incorporen porcentajes mínimos de material reciclado, lo que generará una demanda creciente de litio, cobalto y níquel recuperados. El reciclaje deja de ser un apéndice ambiental para convertirse en un eslabón estratégico de la cadena de valor. Quien controle ese proceso controlará materias primas clave.

Transición industrial

El debate evidenció que la transición energética no se juega solo en los parques solares o en los concesionarios de coches eléctricos. Se juega en las fábricas, los laboratorios, la regulación y la capacidad de reciclar lo que se produce. España parte con ventajas: abundancia de renovables, experiencia industrial y proyectos en marcha. Pero necesita estabilidad normativa, agilidad administrativa y una visión de largo plazo.

El almacenamiento y la movilidad eléctrica no son una moda tecnológica. Son el nuevo tejido productivo de la economía baja en carbono. Y, como quedó claro en la mesa moderada por **Luis Marquina**, de Aepibal, quien no invierta ahora en baterías, industria y reciclaje corre el riesgo de quedarse fuera de la próxima revolución industrial europea.

«Hay que ser realistas: en España, al almacenamiento, por sí solo, le está costando adentrarse en el mercado»

FRANCISCO DE CASTRO
Responsable de Flexibilidad y Servicios de Desarrollo de Statkraft

«La batería no es solo un ‘backup’ o una solución de emergencia. Se amortiza en 3 años y tiene una vida de 15»

DOMINGO J. LÓPEZ
Director general de Tera Batteries

«Hay que evitar sustituir la dependencia que tenemos del gas por una dependencia de materias críticas»

PAULA CEBALLOS
Representante en España de la Comisión Europea

«El sector del automóvil en España quiere acompañar la producción con la demanda, no fabricar algo que no venderá»

BORJA ARBOLEDA
Responsable de Energías Alternativas de Anfac