



La nueva crisis energética doblega las resistencias a la transición verde

Las ventas de coches eléctricos se disparan por el precio de los combustibles por la guerra en Oriente Próximo, tras el aumento récord de las renovables y las baterías

IGNACIO FARIZA
MANUEL PLANELLES
Madrid

La segunda crisis energética en menos de un lustro está desarmando la resistencia a la transición para alejarse de los combustibles fósiles. Mes a mes gana peso el argumento de la electrificación, es decir, alimentar con electricidad sectores económicos que ahora dependen del carbón, el petróleo o el gas. Por si había pocos argumentos —ambientales, económicos y de autonomía estratégica— para una electrificación exprés, la gasolina y el diésel a dos euros por litro en Europa han puesto la puntilla. En España, solo se ha bajado de esa barrera de los dos euros cuando el Estado ha abierto la cartera y aplicado una rebaja fiscal de 20 céntimos por litro.

Las señales del cambio se amontonan. La instalación de renovables volvió a marcar un récord el año pasado: creció un 15,5% en todo el mundo. El almacenamiento de electricidad, complemento fundamental para la solar y eólica, se duplicará este año en el mundo. Y las ventas de automóviles eléctricos se han disparado desde primavera en los mercados europeos. En los países nórdicos, los coches térmicos (gasolina y gasóleo) ya son residuales. En Portugal y en Bélgica, los 100% eléctricos ya son uno de cada dos coches nuevos. En Francia y en Alemania, uno de cada tres. Incluso en España, que marcha con retraso, ya hay 400.000 coches eléctricos circulando: aunque va rezagado, el principal mercado ibérico también parece ponerse las pilas.

“Las marcas no tienen *stock* para atender la demanda, porque las ventas de coches eléctricos se han disparado en todo el continente”, apunta por teléfono Luis Valdés, quizá el analista que mejor toma el pulso a la electrificación en España. “Los fabricantes tradicionales no dan abasto: en

muchos países europeos casi todo el mundo está pidiendo eléctricos ya, y están atendiendo aún los pedidos de marzo y abril, que es cuando empezaron a dispararse”.

Las propias petroleras empiezan a reconocer la evidencia. “En los seis últimos meses hemos visto un aumento en las ventas de eléctricos en muchas geografías. Es espectacular”, reconocía hace una semana el consejero delegado de la petrolera TotalEnergies. Admitía, además, que, como ya ocurre en China, el empuje electrificador en el transporte —con los camiones también llamando a la puerta: ahí está la próxima revolución— afectará a la demanda de crudo más pronto que tarde.

Bruce Douglas, consejero delegado de la Alianza Global por las Energías Renovables, considera que el avance de las renovables y la electrificación “provocará una disminución significativa de la demanda de combustibles fósiles”. Pone como ejemplo la caída interanual del 16% en la demanda de petróleo para el transporte en China. “Parte de esa disminución es por cambios de comportamiento —conducir menos, trabajar desde casa...—, pero otra parte es un cambio estructural hacia el transporte alternativo, como los vehículos eléctricos”, señala. “Es el principio del fin de la era de los combustibles fósiles. No será inmediato, no va a ser una caída brusca: llevará tiempo. Pero es una transición”, añade Douglas.

Hay más. Si la anterior sacudida energética, en 2022 y 2023, fue el aldabonazo definitivo para apostar por las renovables, ahora es el turno del coche eléctrico, de la aerotermia (bombas de calor) y de las baterías conectadas a la red.

En Europa, el año pasado los Veintisiete gastaron más de 300.000 millones de euros en petróleo y gas. Una factura a la que, como recuerda Jan Rosenow, de la Universidad de Oxford, el cierre del estrecho de Ormuz ha sumado otros 50.000 millones. “La propia



Vehículos nuevos en Peel Ports, Londres, en septiembre. D. K. (GETTY)

Comisión Europea estima que la electrificación reducirá esa carga en hasta 260.000 millones de euros de aquí a 2040”, recuerda por correo electrónico.

El coche eléctrico lleva años compitiendo con el de combustible si se tiene en cuenta el coste durante toda su vida útil: para

conductores que recorren muchos kilómetros al año, los ahorros en el surtidor compensaban con creces el mayor precio de compra. Ese cálculo, sin embargo, ya ha quedado obsoleto: en China, a igualdad de características, los eléctricos —cuyo mayor lastre es el precio de la batería, en cla-

ra trayectoria descendente— ya son más baratos que sus pares de gasolina. En Europa, su coste de compra ya es prácticamente el mismo. Y, desde que sale del concesionario, todo es ahorro.

“No hay mayor publicidad que pasar por una gasolinera y ver todo a dos euros. Incluso quienes no tenían sensibilidad ambiental, sí tienen sensibilidad económica”, apunta el divulgador energético Xavier Cugat. “Por una vez, todo cuadra: los únicos argumentos en contra son los de la industria petrolera, a la que va a ir mal”, sostiene. “Y eso que el precio de los carburantes no refleja toda la realidad, porque sigue teniendo una subvención de 20 céntimos por litro”, agrega Pedro Fresco, autor de *El arte de impulsar el cambio* (Barlin Libros). “En el futuro nos arrepentiremos de todos los pasos que no demos hoy para electrificar”, sentencia.

La mitad del problema

Los estudios que cuantifican los sobrecostes que la crisis ligada al ataque de EE UU a Irán está teniendo para los países importadores se solapan. Es un lastre que se mide en miles de millones de dólares. “El aumento del coste de los combustibles fósiles implica que los países importadores están gastando 1.800 millones de dólares adicionales al día”, expone Douglas.

Por eso el término de moda es electrificación. En los debates económicos y, también, en los medioambientales. El presidente de la próxima cumbre del clima (a COP31), Murat Kurum, que se celebrará en noviembre en Antalya (Turquía), ha lanzado una propuesta que pretende que asuman los casi 200 países que participan en esta conferencia de la ONU: que para 2035 el 35% del consumo energético final en el mundo se cubra con electricidad, un salto más que notable respecto al 23% actual.

Pero el diablo está en los detalles. Analistas y activistas advierten de que no basta con electrificar. Esa es la mitad del problema. La otra es cómo se genera la electricidad. En muchos mercados, como el español, esta es, en gran medida, libre de emisiones. Pero otros países aún no pueden decir lo mismo: el peso del carbón y del gas natural, que emiten gases de efecto invernadero, sigue siendo importante.