

3.700 millones de euros es el coste del plan de Seopan para impulsar la electrificación de las carreteras

El proyecto para llenar España de electrolineras

Las constructoras proponen instalar 10.700 puntos de recarga ultrarrápidos para coches eléctricos, uno cada 50 km

Fernando Hernandez Valls

“¿Cuántos puntos de recarga habrá en mi pueblo o en mi ciudad en los próximos años?”, se preguntaba hace unos días el presidente de Seat, Wayne Griffiths, para reclamar al Gobierno un plan concreto, “y no filosófico”, de expansión de electrolineras. El Ministerio de Transportes no tiene aún sobre la mesa un trabajo avanzado mientras el sector automovilístico reclama celeridad. En esta coyuntura han irrumpido las constructoras. Grandes empresas como ACS, Ferrovial, OHLA, Acciona, Sacyr, representadas a través de la patronal Seopan, integrada en la CEOE, que sí tienen capacidad financiera y recursos para poder desarrollar este mapa de puntos verdes imprescindibles para el despliegue del vehículo eléctrico y que proponen hacerlo ellas.

Seopan ha elaborado un proyecto que ha remitido al Gobierno. Consiste en la instalación de 1.585 electrolineras repartidas por todo el país. Cada instalación tendría, de media, diez puntos de recarga, de forma que habría más de 10.700 enchufes para coches eléctricos en los más de 65.000 kilómetros de vías interurbanas que existen en España. Cada una de ellas, proponen, se colocaría a una media de 50 km de distancia. Las ciudades y pueblos tendrían, por su parte, sus propias instalaciones públicas y privadas.

Los puntos de recarga en las carreteras, siempre según el plan elaborado por la construcción, se instalarían tanto en las vías interurbanas de gran capacidad como en vías convencionales no secundarias. En las primeras carreteras plantean ubicar una electrolinera en cada lado de la calzada y una sola en las vías convencionales. Las instalaciones con mayor tránsito de vehículos tendrían hasta doce terminales de carga y las de menor, cuatro.

Uno de los problemas para la implantación del coche eléctrico sería la velocidad de carga, situación contemplada en el plan de Seopan. Su propuesta consiste en puntos de 350 kW, una potencia de carga considerada ultrarrápida y que permitiría recargar un coche eléctrico en un tiempo de entre 5 y 10 minutos. Este tipo de puntos son los que está instalando Repsol en algunas estaciones de servicio.

Las constructoras presupues-

tan en 3.700 millones, como mínimo, poner en marcha esta infraestructura para el vehículo eléctrico. 1.700 millones irían a las electrolineras de las vías propiedad del Estado y otros 2.000 millones a las de las comunidades autónomas. Pero, ¿y quién paga todo este proyecto? Seopan reclama un nuevo Perte focalizado hacia la infraestructura de recarga del ve-

DATO

Las primeras estaciones estarían listas para usarse con tiempo para ampliar el parque de coches eléctricos

2026

hículo del futuro. “El Perte estaría fundamentado por la gran escala y complejidad a la hora de realizar la ubicación, proyecto, construcción y enganche de la red de electrolineras, lo que requeriría garantizar asimismo un volumen mínimo de las actuaciones o lotes a contratar, mediante procedimiento de concurrencia competitiva de acuerdo con la ley de contratos del sector público”, plantea la patronal.

Las constructoras realizan, incluso, una propuesta novedosa al Gobierno, según se puede leer en el informe remitido. La patronal considera que el sector dispone de músculo financiero para poder adelantar hasta un 40% de esos 3.700 millones para comenzar a levantar esta red de electrolineras que estarían operativas a partir del año 2026, momento en que las previsiones más conservadoras de la industria de la automoción estiman un parque de vehículos eléctricos en España en torno a 1.000.000 de matrículas acumuladas, catorce veces más que las matriculaciones realizadas hasta finales del año pasado. ●



El sector del automóvil pide más puntos de recarga en la carretera

=====
El Gobierno estudia unir los puntos de recarga a los peajes para que los gestionen empresas

Joaquín Maudos

Universitat de València-Ivie-Cunef

Tarjeta amarilla del FMI



El FMI lo tiene muy claro: España va a seguir teniendo durante muchos años un problema de elevado déficit estructural, es decir, el que es independiente del ciclo económico. Su previsión es que el 2022 termine con un déficit del 4,9% del PIB y el estructural lo sitúa en el 4,5%, lo que implica que la mayor parte del actual déficit no se debe al ciclo. El estructural lo mantiene por encima del 4%, y en concreto en el 4,4% en el 2027. Que el déficit ajeno al ciclo sea tan elevado es un serio problema para la sostenibilidad de la deuda pública porque refleja que el sector público vive por encima de sus posibilidades incurriendo en un nivel de gasto que no se puede permitir al ser incompatible con su nivel de ingresos. Y el reflejo de ese problema es que la

Actualización
Para mí es un grave error subir todas las pensiones según la evolución del IPC, si es bueno hacerlo para las más bajas

ratio deuda/PIB va a seguir en niveles muy elevados durante muchos años. En este momento, está en el 116,1% del PIB y el FMI la sitúa cerca del 110% en el 2027.

Esta tarjeta amarilla del FMI a las finanzas públicas españolas no es algo nuevo, como demuestra que la AIREF, en su observatorio de la deuda de julio, ya advirtiera de los problemas de sostenibili-

dad de la deuda. La AIREF señala que la reducción de la ratio deuda/PIB de los próximos años no responde a un esfuerzo por disminuir el déficit, sino por el simple aumento del denominador de la ratio, donde el PIB subirá en parte por el aumento de su deflactor en un entorno de inflación. Desde julio las cosas han ido a peor, con el BCE obligado a subir los tipos de interés. De hecho, el tipo de la deuda a 10 años ha escalado hasta el 3,5%, lo que supone una subida de los costes financieros que aumentan el déficit.

Para el FMI, el déficit primario estructural (por tanto, sin tener en cuenta los intereses de la deuda) terminará este año en el 2,5% del PIB y solo caerá 3 décimas en los próximos cinco años. En la misma línea apunta la AIREF, cuando lo sitúa para el 2025 entre el 1,5% y el 2,5%. Y si no se adoptan medidas, la AIREF sitúa la deuda entre el 125% y el 140% del PIB en el 2040. Menuda herencia dejamos a las generaciones futuras.

Una parte importante del actual déficit es responsabilidad del sistema de pensiones, que va a terminar este año con una insuficiencia de ingresos de unos 25.000 millones de euros (cerca del 2% del PIB). Y con la comprometida subida de las pensiones del 8,5% para el año que viene, el déficit será aún mayor y hay analistas (como mis colegas Doménech y Devesa) que lo sitúan en el 2,2% del PIB. Grave error en mi opinión subir todas las pensiones según el IPC (énfasis lo de todas, porque sí definiendo subir las más bajas según la inflación).

Conviene sacar del baúl de los recuerdos el informe del comité de expertos sobre la reforma fiscal (que incluye propuestas como eliminar una parte de la larga lista de beneficios fiscales en forma de deducciones) y no improvisar con parches impositivos que no resuelven un problema que es estructural como es el bajo peso que los ingresos públicos tienen en el PIB y que es incompatible con el estado del bienestar. |