

ECONOMÍA VERDE

ENERGÍA

2025

es el año en que se prevé que los combustibles sintéticos (e-fuels) sean una realidad comercial

¿Salvarán los e-fuels al motor de combustión?

Mientras los expertos en energía los rechazan, fabricantes de automóviles como Stellantis apuestan por ellos

Lorena Farràs Pérez

Desde que la Comisión Europea abrió la puerta a aceptar que los vehículos de motor de combustión pudiesen continuar matriculándose a partir del año 2035 si utilizaban e-fuels o combustibles sintéticos, la polémica está más que servida. Las autoridades europeas tomaron dicha decisión, que aún debe ser aprobada por el parlamento y el consejo europeo, a finales de marzo por presiones de Alemania y, en menor medida, de otros países, como Polonia e Italia. A los pocos días, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ya pedía "certidumbre regulatoria" para que estos combustibles considerados netos en emisiones de carbono puedan alcanzar un precio competitivo, similar a los de los carburantes fósiles actuales. Más recientemente, el fabricante de automóviles Stellantis (con marcas como Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Jeep, Chrysler, Peugeot, Citroën u Opel) ha anunciado que se encuentran probando el uso de e-fuels en un total de 28 tipos de motores de combustión interna.

"No es más que un intento de alargar la vida de la producción de motores de combustión y de todos los empleos asociados. Una forma de retrasar el dolor", advierte Mar Reguant, profesora de Economía en la Northwestern University (EE.UU.) y de la Barcelona School Economics. Reguant tiene claro que el futuro de la automoción pasa por la electrificación. Según los expertos consultados, también lo saben los fabricantes que ahora apuestan temporalmente por estos combustibles sintéticos. "La industria no está apostando masivamente por los e-fuels porque son aún muchas las incertidumbres en torno a estos combustibles: hoy por hoy son ineficientes y caros de producir y el propio sector ya ha dicho que no serán una realidad comercial hasta el año 2025", explica Carlos Rico, de la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente (Transport and Environment). Esta organización afirma que el coste medio de llenar un depósito con este tipo de combustibles podría llegar hasta los 210 euros, situándose en 2,8 euros el litro para el 2030, mientras que los vehículos eléctricos ya son competitivos frente a los de motor de combustión.

"Los fabricantes que más están apostando por los e-fuels son los de

vehículos de lujo, encabezados por Porsche", señala Rico. "En este caso, los mayores costes de los combustibles sintéticos no son un problema", añade el experto. A principios del 2022, Porsche invirtió 75 millones de dólares en HIF Global LLC, un grupo de empresas que desarrollan proyectos internacionales para instalar plantas de producción de combustibles sintéticos. Entre esos proyectos se en-

contra la planta piloto Haru Oni, en Punta Arenas (Chile), iniciada por Porsche e implementada por Siemens Energy y ExxonMobil, entre otros socios. Porsche apuesta por los e-fuels, pero no deja de lado los vehículos eléctricos. Tampoco Stellantis. Ambas compañías están, al mismo tiempo, electrificando sus modelos, conscientes de que a la larga el futuro de la movilidad en Europa será eléctrico.

"Los e-fuels no tienen sentido para los automóviles porque la electricidad tiene una eficiencia del 60%, mientras que la de los combustibles no llega al 20% en el mejor de los casos", afirma Nina Carretero, investigadora del Institut de Recerca en Energia de Catalunya (Irec). "Si tiene sentido en aquellos transportes que no se pueden electrificar, como el aéreo o el marítimo", añade la científica.

Los combustibles sintéticos se obtienen de mezclar dióxido de carbono (CO₂) ya emitido con hidrógeno generado a partir de energías renovables. Se consideran neutros en carbono porque el CO₂ que emiten ya había sido emitido previamente.

DATO

Euros por litro
En el 2030, el coste
medio de llenar un
depósito con este tipo
de combustibles será de

2,8 €/l



La medida
busca
alargar
la vida
a la
industria

"Mientras la eficiencia de la combustión no llega al 20%, la de la electricidad es del 60%"

Joaquín Maudos

Universitat de
València-IVIE-Cunef

Hipotecas cuesta arriba



En España, el principal tipo de referencia de los préstamos hipotecarios es el euríbor a 12 meses y ha aumentado más de cuatro puntos porcentuales desde enero del 2021. Semejante aumento se ha trasladado a los tipos de interés que fijan los bancos en las nuevas hipotecas concedidas. Así, si en enero del 2021 (mes donde el euríbor alcanzó su mínimo histórico del -0,505%) las hipotecas se concedían a un tipo medio TAE del 1,74%, en febrero del 2023 se han concedido al 3,65%, lo que supone que el coste más que se ha duplicado, al aumentar un 110% (1,91 pp). Este aumento es menor al que ha tenido lugar en la banca de la euro área (120%, 1,94 pp) y tanto entonces como ahora el tipo es algo mayor en España (3,65% vs 3,55% en febrero).

Euríbor
Las ayudas directas por parte de la administración pública son necesarias para los hogares más débiles tras la subida de tipos

En comparación, nuestras hipotecas son más caras que en Francia (2,91%) pero más baratas que en Alemania (3,85%) e Italia (4,12%).

Además de la subida de los tipos de interés, también se han endurecido las condiciones que fijan los bancos. Ello se debe a factores como las peores perspectivas de crecimiento económico y también del mercado de la

vivienda, la menor solvencia de los prestatarios y la mayor aversión al riesgo de los bancos.

A pesar de esta subida de tipos de las hipotecas, en perspectiva histórica sigue siendo un tipo que se sitúa cerca del valor promedio y con un valor similar al de mediados del 2012, en plena tensión financiera con el rescate al sector bancario con fondos europeos y muy alejado del máximo del 6,21% de finales del 2008, tras el estallido de la crisis financiera. Además, si tenemos en cuenta el esfuerzo que deben hacer las familias para pagar la hipoteca, el dato más reciente del 2022 sitúa en el 0,8% el porcentaje de la renta bruta disponible destinada a pagar los intereses, un nivel muy reducido y alejado del máximo del 3,1% del 2011. No obstante, ese esfuerzo va a ser mayor en el 2023 por la subida de tipos. Si el tipo de interés aumenta por ejemplo 2 pp, las familias tendrán que pagar 14.000 millones de euros más frente a los 6.000 pagados en el 2022, lo que situaría el esfuerzo a realizar en el 2,4% de la renta bruta disponible. Significaría por tanto triplicar el esfuerzo del 0,8% al 2,4%.

En este contexto, son bienvenidas iniciativas como la ampliación del código de buenas prácticas para deudores en riesgo de vulnerabilidad, ampliando los plazos de amortización de los préstamos, aplicando periodos de carencia o pasando las hipotecas de un tipo variable a un fijo. Pero me temo que en algunas familias vulnerables eso no es suficiente, por lo que conviene completar los beneficios de ese código con ayudas directas por parte de las administraciones públicas, como así lo están haciendo algunas comunidades autónomas (como Murcia y la Comunidad Valenciana). Si en el 2020 el 1,3% de los hogares españoles destinaban el 50% o más de sus ingresos netos al pago de la hipoteca (237.500 hogares), ese porcentaje va a aumentar con la subida de tipos, por lo que es en esas familias donde hay que centrar las ayudas. |