

Más de 600 gasolineras gallegas, en reconversión forzosa hacia el eléctrico

El Gobierno multará con 30 millones a las estaciones de servicio que no se transformen en electrolineras

M. SÍO DOPESO

VIGO / LA VOZ

Si en el 2050 en España solo van a poder circular coches eléctricos, más vale ir pensando en cómo solucionar el problema de falta de infraestructura.

El Ministerio de Transición Ecológica ha dado con la solución: extender la red de puntos de recarga transformando las gasolineras tradicionales en electrolineras. Pero ha de ser una reconversión exprés, y qué mejor que amenazar con una buena multa a los propietarios de los negocios para conseguirlo.

Dicho, y hecho. El anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética establece plazos en función del tamaño del negocio, y fija un período máximo de 27 meses para que las estaciones de servicio que vendan más de cinco millones de litros al año tengan operativo un servicio de recarga rápida para vehículos eléctricos. Si no lo hacen, las empresas se exponen a una multa de 30 millones de euros por infringir de manera grave la Ley de Hidrocarburos.

Galicia cuenta con una red de 625 estaciones de servicio. La mayoría de ellas se acogerían al plazo más largo que prevé esta legis-

Las estaciones en cifras

	Habitantes por estación	Total de estaciones	Trabajadores por estación	Total de trabajadores
Madrid	9.583	679	7	4.464
Ceuta	9.439	9	6	56
Melilla	7.829	11	4	48
País Vasco	7.437	295	6	1.737
Baleares	5.967	187	7	1.234
Cataluña	5.362	1.409	4	5.846
Asturias	4.951	209	5	1.007
Canarias	4.802	439	7	2.903
Galicia	4.333	625	5	3.142
Cantabria	4.235	137	5	662
Valencia	4.227	1.169	4	4.926
Andalucía	4.150	2.019	4	8.617
La Rioja	3.893	81	3	269
Murcia	3.675	400	4	1.740
Aragón	2.988	438	3	1.468
Castilla y León	2.958	820	4	3.363
Extremadura	2.769	390	3	1.228
Navarra	2.737	235	3	808
Castilla-La Mancha	2.353	863	3	2.620
Media	4.931		5	

LA VOZ

lación para reconvertir el negocio, ya que la facturación media por establecimiento ronda los 2 millones de euros; y solo las gasolineras de grandes ciudades o próximas a las autovías y autopistas más confluídas superan los 5 millones.

En todo caso, el sector se muestra contrariado. «Se está haciendo todo de una forma precipitada, sin contar con los agentes implicados, no solo con los fabricantes que hacen los coches, sino con los proveedores de la energía que van a necesitar esos coches», afirma Benigno Redondo, presidente de la patronal gallega de estaciones de servicio.

El empresario asegura que las medidas que incluye el anteproyecto de ley están generando una gran incertidumbre. «Ha-

sido un varapalo, no ha cogido por sorpresa», asegura. Redondo se muestra crítico con la obligatoriedad. «El Gobierno no tiene por qué obligar, ni imponer multas. Yo tengo mi propio proyecto pero lo hago por iniciativa propia, y porque es mi negocio» sostiene, advirtiendo de la diferencia de precios que va a existir entre establecimientos, porque la recarga no está tarifada.

Los empresarios del sector explican que instalar una electrolinera va más allá de un simple punto de recarga en la vía pública. Se trata de una instalación en donde coinciden varios surtidores de recarga eléctricos. Estos puntos han de ubicarse bajo placas solares de grandes dimensiones que generan la propia luz cuando hay sol. Para cuando no lo haya, la instala-

ción dispondrá de un sistema de conexión alternativo. Y todo eso cuesta dinero.

Ayudas públicas

El Ejecutivo no descarta conceder ayudas públicas para financiar «parcial o totalmente» la instalación de las redes eléctricas en las gasolineras, sin detallar por ahora de cuánto dinero se dispone.

El objetivo del Gobierno es extender la red de puntos de recarga en todo el territorio nacional para que las principales carreteras puedan suministrar energía eléctrica para los usuarios de los vehículos de cero emisiones, ya que la falta de infraestructura en desplazamientos largos es uno de los principales inconvenientes que presenta a día de hoy la adquisición de estos vehículos.

El vehículo de pila de combustible ya pide hidrogenas

Hyundai vendió el pasado mes de septiembre el primer coche en España que utiliza pila de combustible para funcionar. Se trata del Nexu, un automóvil que cuesta 70.000 euros. No hay todavía ninguna unidad matriculada en Galicia, según confirmó el pasado viernes Anfac (la patronal de fabricantes de coches), pero es solo cuestión de tiempo. La asociación del hidrógeno de España (AeH2), estima que en 2030 habrá 140.000 coches circulando en España que usen este combustible.

Son coches eléctricos, pero no llevan una batería, sino que la energía la genera una pila de hidrógeno. Dicen los expertos que estos vehículos, mejor que los eléctricos, podrían ser de gran ayuda para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones que se marcó la semana pasada la Unión Europea para el 2030. Según AeH2, el gasto de repostaje medio de un coche de hidrógeno es de 8,5 euros por cada 100 kilómetros, una cifra similar a la que gasta un vehículo de combustión.

Solo hay tres marcas en el mundo que fabriquen coches que utilicen este combustible: Honda, Hyundai y Toyota. Todas asiáticas, aunque todos los grupos trabajan ya muy en serio en el desarrollo de versiones de prototipos propulsados con pila de hidrógeno.

Pero además de la todavía escasa oferta de modelos, la principal barrera para el desarrollo de esta movilidad es la escasez de estaciones donde recargar este carburante. Se llaman hidrogenas y solo hay cinco en toda España: Sevilla, Zaragoza, Huesca, Albacete y Puertollano (Ciudad Real). No existe ninguna aún en Galicia.

Las vacas suizas se dejan los cuernos

Los helvéticos votan no a subvencionar a los ganaderos que decidan respetar la cornamenta del ganado

M. M. REDACCIÓN / LA VOZ

Influido quizá por los anuncios de chocolate, cuando uno se imagina a sí mismo tumbado a la bartola en un bucólico prado de los Alpes suizos, mecido por el ruido del viento sobre la hierba y el son de los cencerros, las vacas que pueblan su bucólica fantasía tienen cuernos. ¿Cómo no van a tenerlos?

Pues se equivocan. Es solo eso, un sueño. Y no solo porque mientras leen esto no estén ustedes placidamente tirados sobre los



El desmoché evita accidentes y permite establos más pequeños para albergar el ganado. M. SCHMID EFE

verdes pastos viendo pasar las nubes. Sino porque de cuernos, nada. Porque tres de cada cuatro vacas que habitan en el país helvético carecen de cornamenta. Ya sea porque sus propietarios han deci-

dido descornarlas (así es como se conoce esta práctica en el argot ganadero) o porque son de razas ya modificadas genéticamente para que nazcan sin ella. Y cada vez serán menos. O eso parece. Por-

que los suizos votaron ayer que no quieren subvencionar con dinero público a los granjeros que decidan respetar los cuernos de su ganado. Lo hicieron en referendo, después de que Armin Ca-

paul, un ganadero ecologista de un pequeño valle del cantón de Jura (noroeste del país) reuniera las firmas necesarias para celebrar un referendo y someter el asunto, de vital importancia para él, firme defensor del bienestar animal, a la opinión de sus compatriotas.

Perdió la votación. Un 54 % de los suizos dijeron no a una propuesta cuyo coste anual, según el Gobierno helvético, podría elevarse hasta los 27 millones de euros (la subvención era de 170 euros por vaca y 34 por cabra).

Visto lo visto, todo parece indicar que la mayoría del ganado suizo seguirá pasando por las manos de un veterinario para someterse a una práctica que evita accidentes y permite establos más pequeños.