



Opinando desde la independencia y la libertad

El mito del coche eléctrico

11 JUNIO 2021

“El mito de que el futuro pertenece a los coches eléctricos es una de las ideas equivocadas de la era moderna energética”. La contundencia de Vaclav Smil, reconocido experto en energía y medioambiente, desacredita la coercitiva imposición del coche eléctrico recogida en el desiderátum de la ley de cambio climático recientemente aprobada, la cual propugna una involución energética y una verdadera abdicación de la lógica en nombre del dogmatismo climático. Esta ley, que pagaremos muy caro los españoles salvo que nuestra clase política espabile, se apoya, por un lado, en la obsesión por las extremadamente ineficientes energías “renovables” (que se contraponen con la chocante omisión de la energía nuclear) y, por el otro, en el uso obligatorio del coche eléctrico para el transporte privado. Ambas imposiciones suponen un alucinante atentado contra la libertad (un paso más hacia el nuevo totalitarismo) y un vano intento de violar las leyes de la Física.

Las dudas sobre la utilidad del coche eléctrico se remontan al comienzo de la era automovilística, cuando competían tres tipos de motores: eléctrico, vapor y combustión interna. En 1906 un coche de vapor batió el récord de velocidad alcanzando los 205 km/h pero, tras dos décadas de libre competencia por dominar el mercado, fue el motor de combustión interna el que se impuso con claridad por los mismos motivos por los que se sigue imponiendo hoy¹. La inferioridad del coche eléctrico (BEV) se refleja en el rechazo de los consumidores cuando se les dejaba elegir libremente y apenas lograba un 1% de cuota de mercado. Incluso ahora, a pesar de las crecientes restricciones que empujan a su adquisición, sólo suponen alrededor del 2,7% de los coches vendidos en el mundo, porcentaje que crecerá en proporción a la agresividad de la propaganda y la coacción².

La nueva dictadura climática quiere obligarnos a comprar vehículos que no sólo son más caros, sino que poseen características que hoy, al igual que hace un siglo, plantean desafíos que los hace inferiores a los de combustión interna. En primer lugar, los coches eléctricos tienen de media una autonomía de 300 km, *grosso modo* la mitad que los vehículos tradicionales³. Aunque en el futuro se espera que ésta aumente, el enorme peso de las baterías es un lastre estructural (un coche eléctrico pesa un 50% más que el equivalente de gasolina), y sus dimensiones reducen el volumen del maletero. La autonomía real es siempre inferior a la publicitada y produce la llamada “*range anxiety*” (ansiedad de autonomía) causada por la imposibilidad física de repostar en tiempos razonables y por la inexistencia de suficientes puntos de recarga, lo que impide viajar con tranquilidad. De hecho, si se cumplen los deseos de los redactores de esta ley, olvídense de poder ir en coche de vacaciones como hasta ahora.

¹ Vaclav Smil, Energy: Myths and Realities. Bringing Science to the Energy Policy Debate.

² • [Worldwide electric vehicle market share by segment 2025 | Statista](#)

³ [The Electric Range of an EV | NewMotion](#)

fpes

Opinando desde la independencia y la libertad

En segundo lugar, y al contrario que los coches tradicionales, el coche eléctrico tiene fecha de caducidad. En efecto, la vida útil de las baterías puede rondar los 150.000 km según el número teórico de ciclos de recarga, pero puede ser inferior dependiendo de la temperatura exterior, del régimen de uso y del régimen de recarga (como las baterías de sus móviles), lo que obligará a elegir entre maximizar la vida de la batería o maximizar la autonomía.

En tercer lugar, existen cuestiones medioambientales sin resolver alrededor de las baterías de litio (aunque los ecologistas selectivos callen como muertos) y su intensivo uso de cobalto conlleva serios interrogantes éticos, pues la extracción de este mineral está ligada a la explotación infantil y abusos de derechos humanos en la República del Congo, donde se concentra el 70% de producción y el 50% de las reservas mundiales⁴. Estas minas, por cierto, se encuentran fundamentalmente en manos chinas⁵, al igual que los metales raros usados también en los coches eléctricos, con el consiguiente riesgo geopolítico.

En cuarto lugar, un parque automovilístico de coches eléctricos aumentaría significativamente la demanda de electricidad, exigiendo un aumento de la capacidad de generación del sistema de entre el 15 y el 25%, tema del que apenas se habla y que requeriría enormes volúmenes de inversión. Por si fuera poco, esta ley apunta a una generación basada casi enteramente en energías intermitentes, ineficientes y caras como la eólica y la fotovoltaica que no generan electricidad de noche, justo cuando la mayoría de los coches eléctricos de uso privado estarían recargándose. Algún político, fino observador, habrá notado que de noche el sol no luce y el viento sopla mucho menos fuerte, y que la electricidad sólo puede almacenarse muy limitadamente (exigiendo aún más baterías).

Por último, una migración masiva del parque automovilístico privado hacia el coche eléctrico apenas reduciría el CO₂ atmosférico, para frustración de los creyentes en la religión climática. Existen dos razones. La primera es que la fabricación de coches eléctricos es mucho más intensiva en uso de CO₂ que la de coches de combustión interna tanto por las baterías como por su mayor uso de acero y aluminio. Antes de salir del concesionario y recorrer un solo kilómetro, un coche eléctrico ya ha producido entre un 20 y un 50% más CO₂ que un coche diésel o gasolina. La segunda razón es que la electricidad que consume un coche eléctrico procede en gran medida de energías primarias que emiten CO₂ (como las centrales térmicas de combustibles fósiles) o han emitido CO₂ en su fabricación (como las eólicas o fotovoltaicas), por lo que la reducción real de emisiones es mucho menor de lo que la propaganda hace creer. En efecto, el carácter “verde” del vehículo eléctrico depende de que la generación eléctrica provenga de fuentes no emisoras de CO₂. Esto es una absoluta quimera, pues la intermitencia de las “renovables” exige necesariamente sobredimensionar el sistema para contar con el respaldo de fuentes de energía tradicionales ([ver La Suicida Ley de Cambio Climático, Expansión 22-5-21](#)). Así, según un estudio reciente, un coche eléctrico tendría que circular hoy hasta 200.000 km para empezar a suponer una reducción de emisiones de CO₂ respecto a vehículos diésel o gasolina con igual kilometraje⁶, aunque el rango depende de las fuentes de generación eléctrica. Por todo ello, y dado que el transporte

⁴ [Cobalt and the Congo: A Sustainable Green Energy Transition Cannot Be Built on Human Exploitation – PRIO Blogs](#) y [Why Cobalt Mining in the DRC Needs Urgent Attention \(cfr.org\)](#)

⁵ [What China’s increasing control over cobalt resources in the DRC means for the West - report - MINING.COM](#)

⁶ [Exploring Lithium-ion Electric Vehicles’ Carbon Footprint \(gorozen.com\)](#)



Opinando desde la independencia y la libertad

por carretera de vehículos privados supone menos de un 10% del total de emisiones mundiales de CO₂⁷, distintos estudios concluyen que una flota automovilística 100% eléctrica reduciría el CO₂ entre un 0 y un 5%. Para este viaje no necesitamos alforjas.

La ley de cambio climático encarecerá significativamente la factura eléctrica y también la compra de vehículos, tanto por su coste de construcción y menor vida útil, como por la ampliación del sistema eléctrico necesario para alimentarlos, como por el previsible aumento de impuestos con que se les gravaría (¿o creen ustedes que el Estado renunciará alegremente a los ingresos del impuesto sobre hidrocarburos?), y todo ello para apenas disminuir las emisiones de CO₂.

“Los inteligentes deliberan y los necios deciden”, escribía Anacarsis en el 600 a.C. Redactada en ciega obediencia a intereses mundialistas y aprobada en ese mar de ignorancia en que chapotean felices nuestros legisladores, esta ley, como Cartago, debe ser destruida hasta los cimientos. Me pregunto si también haría falta sembrar de sal un Congreso tan lesivo para los intereses nacionales.

Fernando del Pino Calvo-Sotelo

⁷ [Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? - Our World in Data](#)