

# «Extrayendo y transformando solo el 50% del litio presente en San José hay actividad para 30 años»

**Pablo M. Ballesteros / Madrid**

A dos kilómetros y medio del casco urbano de Cáceres se encuentra San José Valdeflórez, el segundo yacimiento de litio más importante de Europa. Según Infinity Lithium, la empresa promotora del proyecto, esta mina a cielo abierto extremaña tiene capacidad para suministrar materia prima para 10 millones de baterías de coches eléctricos, en una extracción que duraría 19 años, mientras que la transformación industrial de hidróxido de litio —el único lugar en el que se haría de momento en Europa— alcanzaría los 30 años. Además, este cálculo se hace teniendo en cuenta solo el 50% del litio presente, por lo que esos datos se podrían doblar.

En principio, con la previsión más conservadora, se crearían 218 empleos directos y 1.060 indirectos, a los que hay que sumar los 310 que construirán el complejo durante dos años y la posibilidad de que, al calor de la materia prima, lleguen fabricantes de baterías a la región y a todo el país. No obstante, todo este proyecto, que es estratégico para España y para la Unión Europea, está en peligro porque el Ayuntamiento de Cáceres, en principio, se opone a modificar el Plan General Municipal para cambiar la actividad del 64% del suelo en el que se asienta el yacimiento de San José de Valdeflórez, que se encuentra en su término jurisdiccional.

A cierre de edición, la Junta de Extremadura concedió a la empresa Tecnología Extremeña del Litio (75% Infinity Lithium y 25% Sacyr), el permiso de investigación denominado 'Ampliación a Valdeflórez', condicionado a las zonas en las que el Plan General

Municipal (PGM) de Cáceres permite actividades extractivas. En él se excluyen expresamente las actividades extractivas prohibidas por el PGM en los terrenos calificados como suelos urbanos y urbanizables, y los suelos no urbanizables de protección de masas forestales y los suelos no urbanizables de protección de montaña. No se incluiría, entre otros, la antigua mina de San José, por lo que las dos preguntas con las que arranca la entrevista las contestó David Valls a través de LinkedIn y se añadieron posteriormente.

Contrariamente al principio de transparencia de Infinity Lithium, que se ha prestado a contestar a las preguntas de *La Tribuna de Automoción*, este periódico también ha contactado con la compañía Lithium Iberia, que gestiona el otro proyecto de extracción de litio en Extremadura en Las Navas, situado en municipio de Cañaveral, pero esta empresa ha rehusado responder a las cuestiones.

**PREGUNTA.**— ¿Qué supone que de 1.329 hectáreas, de momento, se limiten para actividades extractivas 475 hectáreas? ¿Se reducirían los empleos y las reservas también en un 64%?

**RESPUESTA.**— Lo que ha otorgado la Junta de Extremadura es uno de los dos Permisos de Investigación que retrotrajeron por sus defectos cometidos. El PI es totalmente válido y se concede para investigar y pedir sobre él —y Valdeflórez cuando se adjudicó también—, el pase a Concesión de Explotación. Ahora en el Permiso, lo que se restringe son las labores de investigación, en concreto, los sondeos con maquinaria pesada, en las áreas en que la clasificación del suelo no permite esta labor. Cuando se solicite el pase a Concesión sobre los dos permisos de investigación, se pide en su totalidad. Y en ese mismo momento, se hace la solicitud para modificar el Plan General Municipal (depende del Ayuntamiento de Cáceres) y, en el suelo que se necesite, se incluya la actividad como permitida.

**P.**— De no ser así, ¿se podría explotar solo el 35% del espacio?

**R.**— Lo que hay que hacer es, en el otro 65% del área que mencionas, cambiar su clasificación urbanística. Es común a proyectos industriales mineros como este, o a cualquier otra actividad que se quiera poner en un suelo cuya clasificación no lo contempla.

**P.**— Están esperando otro permiso de investigación de Extremadura, ¿qué plazos se han marcado para conseguirlos?

**R.**— El primer semestre de 2021. Pero es un proceso administrativo, que tiene definidos los plazos y hay que hacerlo de la forma más escrupulosa posible. Esa fue la razón por la que la Junta de Extremadura cometió defectos en el otorgamiento, que ha tenido que subsanar. Cualquier tiempo empleado para conseguirlo es adecuado para dar seguridad jurídica.

**P.**— Les habían concedido un permiso de investigación que ha sido revocado por defectos de forma, ¿cuál fue el problema?

**R.**— Estos permisos y el procedimiento administrativo y minero tienen unos periodos en los que la información se expone a las partes interesadas y al público, para que quien quiera haga sus alegaciones. No se ajustaron a los plazos por unos días, por lo que hubo que retrotraerlos y volver a iniciar la tramitación administrativa.

**P.**— Hace un año presentaron un estudio de prefactibilidad, ¿con él podrían haber empezado a analizar la explotación sin esperar el permiso de investigación?

**R.**— No. En 2018 ya solicitamos el permiso de explotación, con la documentación que había que presentar, impacto ambiental y autorización ambiental unificada. Una vez que se retrotrajeron los permisos, esa solicitud se cancela también hasta que se subsanen los errores en los permisos y se vuelvan a otorgar. Una vez que se faciliten las licencias de investigación volveremos a solicitar el pase a concesión incluyendo todas las mejoras sustanciales que hemos hecho en el proyecto industrial.

**P.**— ¿De qué mejoras se trata?

**R.**— Entonces se quería montar una planta de

carbonato de litio, pero los productores de baterías están demandando hidróxido de litio, no carbonato. Hemos implementado un método para producirlo de una forma directa, lo que es un avance industrial muy importante porque en Europa no existe producción de hidróxido de litio, ni plantas proyectadas con nuestra tecnología. Además, se ha reducido un 40% el desecho que se va a producir en la planta y el área de ocupación del proyecto.

**P.**— Una vez que se consiguen los dos permisos de investigación, el próximo trámite sería el pase a concesión, ¿cuáles son los siguientes pasos hasta comenzar la extracción de litio?

**R.**— Estamos bajo unas normativas de usos de suelos y de aguas muy estrictas. Al solicitar el pase a concesión, como proyecto completo, se solicita el estudio de impacto ambiental, una autorización ambiental unificada por la parte industrial de nuestro proyecto, que es principal, y se piden las autorizaciones pertinentes. Ese documento no se puede otorgar sin tener el resto de autorizaciones. Hasta que no se haya recopilado por parte del Ayuntamiento, de la Confederación, de Medio Ambiente la declaración de impacto positiva, no podrán otorgar el pase a concesión y la concesión de explotación.

**P.**— Recientemente, la Comisión Europea lanzó la Alianza de materias primas para baterías y el Gobierno español el borrador sobre esta misma materia y el almacenamiento de energía. ¿Ha habido contactos con la Alianza? ¿Estas dos energías pueden ayudar a desarrollar el proyecto?

**R.**— La Alianza de Materias Primas es súper importante, pero ya a finales de 2017, lanzaron la Alianza Europea de Baterías. Estamos dentro de esta dinámica porque somos el primer proyecto de litio financiado por Europa a través de EIT InnoEnergy (800 000 euros) y ellos están al frente de la Alianza de Baterías.

A nivel nacional, es importantísima la Estrategia de Almacenamiento Energético, que pone de manifiesto la necesidad de tener la cadena valor completa dentro de nuestras fronteras, de apoyarla e incentivarla, así como la Hoja de Ruta minera, que se está desarrollando para la gestión óptima de los recursos que tiene este país. Además de la generación económica que van a tener a futuro, a corto plazo, van a ser los proyectos que atraigan esos fondos europeos para desarrollar. Nuestro sector es sostenible y comparado con otras zonas donde se obtienen este tipo de materias nuestra regulación es garantista.

**P.**— A parte de la financiación de EIT InnoEnergy, ¿Infinity Lithium se va a beneficiar de los fondos de la UE?

**R.**— Este, por su importancia, es uno de los que ha de estar encabezando los proyectos de la región de Extremadura. Dentro de la cadena de valor de las baterías de ion-litio, queremos ser el proyecto referente para recibir fondos.

**P.**— ¿La distancia entre el lugar donde estaría emplazada la planta de tratamiento de hidróxido de litio, cerca de la mina, y Nissan Barcelona (donde se quiere establecer una fábrica de baterías) es demasiado grande?

**R.**— La distancia no es ningún problema. Ahora mismo los grandes productores de vehículos obtienen carbonato o hidróxido de litio en Suramérica y lo llevan a Asia para producir los cátodos y las baterías. Por lo tanto, el transporte a Barcelona o a cualquier punto de Europa, va a reducir el impacto. Es asumible desde el punto de vista económico, logístico y medioambiental. Aunque es cierto que desde el prisma de la distancia no tiene ninguna repercusión, Extremadura, que tiene un yacimiento de litio único en Cáceres y que va a tener una planta de transformación industrial de hidróxido de litio, está en una posición envidiable para que los productores de cátodos (que es un paso intermedio) o de baterías la vean como una región para establecerse.

**P.**— LG Chem y Schneider Electric se han interesado por producir baterías para eléctricos en Nissan Barcelona, ¿estas empresas u otras se han puesto en contacto con ustedes?

**R.**— Hemos hecho un esfuerzo muy grande desde 2018 para



«El transporte de hidróxido de litio de Cáceres a Barcelona o a cualquier punto de Europa es asumible desde el punto de vista económico, medioambiental y logístico. En la actualidad, los grandes productores obtienen carbonato o hidróxido de litio en Suramérica y lo transportan a Asia para producir los cátodos y las baterías. Sin embargo, Extremadura se situaría en una posición envidiable para fabricarlas»



Recreación de la empresa Infinity Lithium de cual sería el aspecto del proyecto de San José Valdefflores (Cáceres).

«Hemos implementado una tecnología para producir hidróxido de litio de forma directa, que es un avance industrial muy importante porque en Europa no existe, ni centros proyectados con nuestra tecnología. En principio, íbamos a instalar una planta de carbonato de litio, pero los productores de baterías están demandando hidróxido. Se crearán 218 puestos de trabajo directos, de los que 126 se encargarán del procesado, y 1.060 indirectos»

estar en contacto con todos los actores que se están instalando en Europa, en el sector de cátodos, baterías y vehículos. La mayoría de ellos se han interesado por el proyecto y por Extremadura. Se ha tenido conversaciones con todos en distintos modelos. Los productores de vehículos están apostando por garantizarse el suministro en origen.

**P.— La extracción de litio duraría unos 19 años y otros 30 la transformación industrial de hidróxido de litio y se podrían fabricar 10 millones de baterías de vehículos eléctricos. ¿Esos cálculos son muy ajustados o se podría ampliar la vida o el volumen?**  
**R.—** Son cálculos muy precisos, pero en este periodo se va a extraer solamente el 50% del litio. Eso significa que se podría doblar el número de años, pero también que sería posible duplicar la producción con la misma duración de la vida del proyecto. Tenemos el segundo yacimiento de la UE y las dimensiones reales son aún más grandes de lo que se conoce, si seguimos explorando en profundidad y hacia los laterales hay más.

**P.— ¿Por qué la intención es extraer solo el 50% del litio?**  
**R.—** Hay que establecer una vida en el plan de negocio que tenga solidez. No podemos hacer un proyecto basado en 60 años, cuando solo tienes certeza de que habrá demanda 30.

**P.— ¿La previsión de Infinity Lithium es que las baterías de ion-litio solo duraran 30 años?**  
**R.—** Ese es el mínimo estimado. La tecnología de ion-litio no es nueva, apareció en los 80 y está en un grado de conocimiento maduro. Se está invirtiendo una gran cantidad en otros desarrollos, aunque muchos continúan utilizando litio, por ejemplo, en estado sólido. Las inversiones que está habiendo en baterías de ion-litio de miles de millones, por ejemplo del Grupo VW, implican que es una tecnología con futuro para las próximas décadas.

**P.— De los 218 empleos directos, ¿qué parte sería para extracción de litio y para procesado del producto?**  
**R.—** Tanto en empleo como en inversión, la mayor parte es para el área industrial. 20 personas en Administración, gestión y dirección; 72, en la parte minera y 126 para procesado. A ellos hay que sumar 1.060 indirectos e inducidos. Esos 218 son contratados durante 30 años, pero en los 18 meses de construcción del proyecto, alrededor de 310 personas trabajarán de forma directa.

**P.— Dentro de la 'joint venture' que gestiona la mina, un 25% es de Valoriza Minería, que es una división de Sacyr, ¿aporta alguna cuestión más de 'know how' o solo es socio capitalista?**  
**R.—** Ellos fueron los que ganaron el concurso de derechos mineros que inicia este proyecto. Durante la primera fase tuvieron un input importante por su conocimiento de aspectos técnicos y ambientales. En el momento que ha entrado el otro 75%, ese

know how del desarrollo del hidróxido de litio industrial lo tenemos en Infinity Lithium y ellos son socios capitalistas.

**P.— Se han marcado 2021 para empezar las obras y 2023 para suministrar el hidróxido de litio a los fabricantes, ¿se han dilatado los plazos por la pandemia?**  
**R.—** Desde el punto de vista técnico, podríamos construir desde mediados de 2021, a expensas de los permisos.

**P.— ¿Está el Ministerio de Industria intentando desencallar los permisos del proyecto?**  
**R.—** El Ministerio de Industria, a través del secretario general, Raúl Blanco, con quien hemos estado en contacto, ha manifestado públicamente la importancia clave de este tipo de proyectos para el impulso en nuestro país de toda la cadena de valor de las baterías y del vehículo eléctrico. En consonancia, parte de los fondos de reconstrucción vehiculados por el Ministerio se destinarán a este sector, incluyendo las actividades de extracción y transformación de materias primas. En todo caso, no hay que olvidar que las competencias relativas a la concesión de los permisos corresponden a la Junta de Extremadura y no al Ministerio, y este reparto de competencias se respeta escrupulosamente.

**P.— ¿Esperaban tanta oposición del Ayuntamiento de Cáceres, tanto del actual alcalde (PSOE) como de la anterior (PP)?**  
**R.—** Estos proyectos siempre tienen parte de oposición. La anterior alcaldesa de Cáceres, Elena Nevado, no se oponía al él cuando se presentó, pero hubo declaraciones suyas, y del grupo popular, en contra cuando estaban en campaña electoral... El actual equipo de Luis Salaya sí ha mostrado su disconformidad, pero estamos dispuestos a demostrar que es sostenible y que es un eje vertebrador para Cáceres, con las necesidades que tiene de desarrollo industrial. Somos abiertos, transparentes y queremos tener diálogo para mejorar el plan y responder a las necesidades para que tenga un mayor impacto socioeconómico. Hemos intentado establecer un diálogo y dar las cifras reales porque muchos movimientos han venido usando datos que no se ajustan a la realidad. Nos hemos intentado reunir con la agrupación Salvemos la Montaña, pero ellos han renunciado, incluso públicamente.

**P.— Van a pagar 900 millones de euro en impuestos durante 30 años, ¿quién será el principal beneficiado?**  
**R.—** Son impuestos directos que van a la región porque la empresa promotora está registrada en la comunidad, en Cáceres, con un movimiento económico que está en torno a 5.000 millones de euros en la vida del proyecto, incluidos los salarios. Además, en la última reunión con el Ayuntamiento les informamos de que, una vez que la actividad empiece, queremos

aportar a la ciudad una cuantía económica anual en concepto de responsabilidad social corporativa de cerca de dos millones al año, lo que supondría 60 durante toda la operación, que para el presupuesto de Cáceres es una cuantía importante.

**P.— ¿Por qué se ha decidido donar esta cantidad?**  
**R.—** Es algo común en este tipo de proyectos. El recurso está en la ciudad de Cáceres y se tienen que ver beneficiados. Queremos desarrollar las comunidades locales.

**P.— ¿Estarían dispuestos a subir la oferta?**  
**R.—** Toda negociación se puede iniciar si una de las partes quiere... Pero incrementar algún gasto podría suponer que el proyecto no fuera rentable. Estamos abiertos a trabajar con la corporación local en actuaciones desde el punto de vista medioambiental, aprovechar el desarrollo industrial que en otras ocasiones han perdido, reconquistar espacios... Tenemos una partida muy importante en recuperación medioambiental en nuestros presupuestos.

**P.— Han hecho un estudio con la Agencia Española de Meteorología que refleja que en los últimos años solo un 7,2% de los vientos van hacia la ciudad. ¿Ese polvo es tóxico?**  
**R.—** Este estudio, imprescindible para presentar el pase a concesión, corrobora que la mayor parte del año sopla en dirección contraria y con mayor intensidad. El polvo que se genera es prácticamente roca triturada y que se debe al transporte de los camiones dentro del terreno. Los vehículos que se usan para la construcción de la nueva autovía, que está a 500 metros del núcleo urbano, son muy parecidos a los de nuestro proyecto y nosotros estamos a 2,5 kilómetros. Además se aplican técnicas muy importantes, dispersión con agua, vaporización, pantallas vegetales y voladuras en catas de profundidad.

**P.— Salvemos la Montaña dice que se va a crear un cráter de un kilómetro, con 300 metros de profundo, que se va a dañar flora y fauna...**  
**R.—** Las dimensiones reales son 680 metros por 460. En 2018 se presentó un estudio de impacto ambiental completo y la afectación es mínima. En el área ya existía explotación minera, que fue la actividad más importante durante el siglo XX, con pozos de acceso, escombreras y relaves, con un grado de afectación muy importante, que no está bajo ninguna figura de protección ambiental.

**P.— ¿Si se denomina paisaje protegido la Sierra de la Mosca, como piden estos activistas, se podría parar el proyecto?**  
**R.—** La solicitud se hizo en enero de 2020 y está bajo estudio de la Administración, como corresponde. Desde nuestro punto de vista, y con criterios técnicos, tenemos la certeza de que esa zona, por su grado de alteración, no cumple los requisitos en ningún caso para solicitarse la figura de paisaje protegido. Además, es un área muy extensa que engloba muchas zonas, y esta figura se reserva para espacios muy concretos.

**P.— ¿De qué manera afecta a los cacereños las explosiones para fragmentar la roca?**  
**R.—** Nuestro proyecto contempla una voladura al día o una cada dos días. Según el estudio de vibraciones, a 350 metros no se perciben, desde la zona de la corta hasta el núcleo urbano hay 2,5 kilómetros y una colina por en medio.