



Coches eléctricos al servicio del clima, el empleo, el medio ambiente y la justicia social: un papel para las industrias europeas

En la UE, el transporte representa el 27% de las emisiones de dióxido de carbono (2017). Con una cuota modal del 82% en 2019 (Eurostat), el coche es, con mucho, el medio de transporte más utilizado por la ciudadanía europea. El turismo es responsable de alrededor del 12% de las emisiones totales de CO₂ de la UE.

Para ser respetuosos con el medio ambiente, nuestro enfoque de la movilidad tiene que cambiar fundamentalmente. La política de transporte debe tener como objetivo reducir la dependencia y el uso de vehículos privados siempre que sea posible. Más allá del tema central de las emisiones de gases de efecto invernadero, el automóvil tiene efectos negativos y sistémicos, como la ineficiencia y la congestión, la contaminación del aire, el ruido y el agua, el uso hegemónico del espacio público, el sedentarismo, los accidentes de tránsito, la expansión urbana, la artificialización del suelo, etc. Por tanto, es necesaria una auténtica transformación del transporte. Esto incluye, pero no se limita a, en primer lugar, la reducción de las distancias necesarias, siempre que sea posible. En segundo lugar, un cambio hacia la movilidad activa y los medios de transporte colectivos y compartidos. La promoción del transporte público, desafiando la necesidad de propiedad socialmente construida y promoviendo un uso compartido eficiente orientado al servicio, son fundamentales y permiten la reducción de la flota general de automóviles privados. El aumento del uso de autobuses y tranvías climáticamente neutros y la modernización del material rodante ferroviario también contribuirán a la descarbonización de la movilidad. En tercer lugar, un enfoque global de la movilidad que tenga en cuenta el transporte pero, de manera más amplia, los determinantes de la demanda de movilidad: urbanismo, políticas de suelo, mayor atención al alza de los precios inmobiliarios, así como a la construcción social y cultural de nuestro modo de vida. Una política de transporte ecológico es necesariamente sistémica.

El coche eléctrico no es una solución a todos estos efectos negativos ni está exento de externalidades medioambientales y sociales negativas. Sin embargo, la electrificación puede contribuir a la descarbonización de la movilidad y puede ser beneficiosa si se implementa a través de una visión sostenible con objetivos ambientales y sociales en mente.

Debido a las condiciones que heredamos, diseñadas para los automóviles, la movilidad confiable y flexible fuera de las áreas urbanas sigue siendo difícil de lograr. Por lo tanto, si bien se desea reducir el espacio ocupado por los automóviles y se enfatiza la necesidad de desarrollar rápidamente la infraestructura necesaria que permita un cambio modal integral tanto a nivel urbano como interurbano, también es necesario apoyar la transición a vehículos menos contaminantes (lejos del motor de



combustión interna). El coche eléctrico puede ser una solución parcial para descarbonizar el transporte por carretera.

El Partido Verde Europeo:

1. Garantizar la sostenibilidad de la producción de vehículos y baterías en toda la cadena de valor:

- Pide la adopción de normas de emisión de CO₂ más estrictas para los automóviles en la Unión Europea y reitera su compromiso con la eliminación total de las ventas de automóviles ICE nuevos para 2030, considera que los vehículos eléctricos deben formar parte de una solución mucho más amplia, sustituyendo vehículos que funcionan con combustibles fósiles. Destaca que los coches eléctricos mejoran sustancialmente el comportamiento medioambiental de los vehículos de la misma categoría, tanto en términos de emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente en una mezcla eléctrica cada vez más libre de carbono, como de contaminantes locales a lo largo de la vida útil del vehículo, aunque todavía existen emisiones de partículas asociadas con engranajes de frenado y neumáticos;
- Toma nota de la necesidad de integrar los coches eléctricos en un sistema eléctrico inteligente. Es necesario evitar que se carguen al mismo tiempo un gran número de vehículos para limitar la tensión en la red eléctrica con los costes asociados y la contaminación. La carga inteligente puede cambiar la carga a tiempos con menor demanda de electricidad. También debemos construir una extensa red de carga para permitir que las personas carguen sus automóviles fuera de sus hogares;
- Pide una regulación europea sobre el consumo de energía de los coches eléctricos, definido en kWh por km, para apoyar la conservación de la energía. Es importante fabricar automóviles más livianos, más pequeños y revertir la tendencia hacia vehículos más potentes y pesados como los SUV;
- Anima a la UE y a los gobiernos nacionales a implementar medidas e instrumentos para fortalecer la reciclabilidad. Apoyamos el principio de un nuevo reglamento europeo sobre baterías y pedimos que se implementen los más altos estándares ambientales, de derechos humanos, sociales y de diligencia debida para toda la cadena de valor. Más específicamente, el PVE aboga por los objetivos más ambiciosos posibles establecidos por las leyes en términos de contenido reciclado, tasa de recolección y objetivos de reciclaje, complementados con esquemas de incentivos adicionales para promover las mejores prácticas. Además, el nuevo reglamento debería obligar a indicar la huella de CO₂ de la producción de la batería en su etiqueta;
- Está al mismo tiempo preocupado por los impactos ambientales y sociales adicionales existentes y potenciales de la extracción de materias primas críticas asociadas con la fabricación de baterías de automóviles eléctricos,



como el litio, que a menudo se encuentra con una fuerte oposición de las organizaciones ambientales. Subraya una vez más, a este respecto, la importancia de minimizar la necesidad de materia prima adicional mediante una ambiciosa economía circular de baterías en Europa;

- Está a favor de desarrollar normas europeas para garantizar que el consumo de electricidad de los vehículos eléctricos se cubra con energía renovable;
- Apoya el desarrollo de servicios de red eléctrica basados en automóviles eléctricos (flexibilidad y almacenamiento, vehículo a red);
- Dar preferencia a los automóviles eléctricos de uso compartido y de propiedad común en el acceso a la infraestructura de carga y el estacionamiento, así como en las condiciones impositivas beneficiosas;
- Recuerda la importancia de las emisiones ascendentes asociadas con la fabricación de automóviles y la producción de combustibles, y considera que, más allá de las normas de CO₂ de la UE, se debe prestar atención a todo el ciclo de vida de las emisiones de GEI asociadas con el transporte por carretera para mostrar los beneficios de las rutas de transición alternativas, como la moderación del tráfico, la limitación de la expansión urbana y, sobre todo, el desarrollo de la marcha a pie y en bicicleta;
- Aboga decididamente por modelos urbanísticos que minimicen la centralidad de los automóviles privados, priorizando una red de transporte público integral y sostenible en combinación con la movilidad activa (respaldada por una flota de taxis eléctricos regulados), permitiendo recuperar el espacio público para peatones, servicios y áreas verdes.

2. Favorecer un cambio modal:

- Propone que se apoye especialmente a los coches eléctricos en zonas donde el transporte público y los modos activos son difíciles de conseguir, como las zonas rurales, así como para las personas que dependen del uso del coche por discapacidad física. No obstante, el transporte público debería seguir siendo el modo de transporte preferido. Para viajes de larga distancia, el PVE promueve un sistema de transporte basado en trenes.

3. Política industrial de la UE:

- Anima a la UE a emprender cualquier acción pertinente para promover la interoperabilidad de las redes de tarificación a través de las fronteras nacionales a través de normas comunes de la UE;
- La Unión Europea debería desarrollar más Proyectos Importantes de Interés Común Europeo (IPCEI) bajo las reglas de ayudas estatales de la UE para apoyar proyectos de investigación e innovación industrial de la UE en tecnologías verdes. La UE también debería apoyar la producción de baterías en Europa como una oportunidad para reindustrializar nuestras regiones y crear empleos de calidad;



- Destaca que la UE debe ayudar a las autoridades regionales y locales, las empresas y los empleados a anticipar los profundos cambios resultantes del cambio hacia la movilidad eléctrica. En particular, los Fondos Estructurales y de Cohesión de la UE podrían utilizarse en la transición hacia el coche eléctrico, en particular para financiar la formación profesional y las transformaciones necesarias en las cadenas de valor del sector.

Nota : En caso de divergencia o de duda entre esta traducción y la versión original en inglés, prevalece la versión en inglés.