

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia una utilización a gran escala de los vehículos eléctricos»

(Dictamen exploratorio a petición de la Presidencia belga)

(2011/C 44/08)

Ponente: **Frederic Adrian OSBORN**

El 9 de febrero de 2010, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la futura Presidencia belga de la UE decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el tema

«Hacia una utilización a gran escala de los vehículos eléctricos» (Dictamen exploratorio).

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 1 de junio de 2010.

En su 464^o Pleno de los días 14 y 15 de julio de 2010 ... (sesión del 14 de julio de 2010), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 155 votos a favor, 2 en contra y 4 abstenciones el presente Dictamen.

1. Resumen y recomendaciones

1.1 El CESE respalda enérgicamente los pasos que se están dando en Europa hacia una utilización a gran escala de los vehículos eléctricos (VE), y en particular de los automóviles de este tipo. Se trata de una tarea urgente, tanto para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte como para limitar la dependencia europea de las importaciones de petróleo, cada vez menos seguras.

1.2 El CESE respalda todas las acciones propuestas por la Comisión en su reciente Comunicación sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes. Además, recomienda otras medidas que la Unión Europea y los Estados miembros deberían llevar a cabo.

1.3 Por lo que respecta a los aspectos tecnológicos, el CESE sugiere una serie de prioridades para impulsar la I+D, acelerar los programas clave de normalización, difundir las competencias pertinentes y los programas de formación y gestionar y facilitar las transformaciones en los modelos de empleo del sector del automóvil y los sectores asociados.

1.4 El CESE subraya que para que la transición hacia vehículos eléctricos conlleve una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la electricidad que utilizan debe proceder de fuentes de energía con bajas emisiones de carbono o emisiones cero. Por ello, el paso hacia la utilización de vehículos eléctricos debe ir acompañado, de forma paralela, por una transformación adicional de la producción de electricidad hacia una energía más limpia.

1.5 El uso extendido de vehículos eléctricos y la capacidad sustancial de almacenamiento de electricidad que representan, en conjunto, sus baterías, pueden desempeñar un papel importante para optimizar el equilibrio entre el suministro y la demanda del sistema de suministro eléctrico, siempre y cuando se utilice tecnología inteligente en la gestión de la red y la infraestructura de recarga de los vehículos. El CESE, consciente de la compleja organización que esto requiere, recomienda que se inicien sin demora estudios y proyectos para intentar hacer que esta posibilidad se transforme en una oportunidad ventajosa

tanto para el sector del transporte como para el del suministro eléctrico.

1.6 Una transición rápida hacia los vehículos eléctricos en el sector del automóvil exigirá importantes esfuerzos concertados por parte de la industria, los nuevos proveedores de las infraestructuras de recarga, el sector público –reguladores, organismos de normalización, entidades incentivadoras y educadores– y los ciudadanos, en su calidad de consumidores inteligentes de la nueva tecnología, preocupados a la vez que exigentes. El CESE insta a la Unión Europea y los Estados miembros a que pongan en marcha un importante esfuerzo colectivo para fomentar y respaldar esta transición crucial por todos los medios que estén a su alcance, y a que garanticen que Europa no se queda atrás frente a la competencia extranjera, en rápido desarrollo, en este sector clave.

2. Observaciones generales

2.1 Año tras año, el sector del transporte en su conjunto continúa mostrando cifras crecientes de emisiones de CO₂, a pesar de las normas de eficiencia paulatinamente mejoradas para todos los tipos de transporte. Para que el sector pueda contribuir de manera significativa al compromiso de la Unión Europea en cuanto a la reducción de las emisiones de carbono para 2050, no bastará con el ahorro procedente de un incremento de la eficiencia energética en los distintos modos de transporte.

2.2 En el caso del transporte por carretera, existen límites físicos fundamentales que determinan en qué medida puede mejorarse el rendimiento en materia de emisiones de carbono de los motores de combustión interna. Llegado cierto punto, cualquier nueva mejora requiere una transformación fundamental, un paso hacia nuevas fuentes de energía con bajas emisiones de carbono o emisiones cero.

2.3 Entre las diferentes opciones para conseguirlo, la más prometedora parece ser una transición temprana en el sector de los vehículos privados, pasando lo antes posible, gracias a los híbridos, a vehículos completamente eléctricos.

2.4 Son varias las razones para avanzar lo más rápidamente posible:

- Adelantarse, en vez de retrasarse, en la reducción de las emisiones de carbono arrojará mejores resultados por lo que respecta a la mitigación del cambio climático, evitando costosas medidas de adaptación en el futuro.
- En las primeras fases de la transición tanto el sector privado (fabricantes de motores y baterías, proveedores de infraestructuras, etc.) como el público (I+D, infraestructura, primas de incentivo, etc.) deberán sufragar costes iniciales sustanciales, y cuanto más rápidamente se lleve a cabo dicha transición, antes las inversiones resultarán rentables.
- Los consumidores muestran un interés creciente por los vehículos con bajas emisiones de carbono o emisiones cero, que podrían representar una gran oportunidad para la Unión Europea y sus Estados miembros de convertirse en adalides de lo que, si se gestiona correctamente, podría llegar a ser un cambio muy popular, a condición de que los nuevos vehículos puedan igualar los niveles de seguridad, comodidad, prestaciones, fiabilidad, diseño y precio de sus rivales tradicionales.
- Los principales competidores (EE.UU., Japón y China, entre otros) ya están llevando a cabo inversiones significativas en el ámbito de los vehículos eléctricos, y si Europa no avanza al mismo ritmo, podrían sacarle una enorme ventaja competitiva inicial.
- Si la UE avanza lo suficientemente rápido para fomentar el desarrollo de los vehículos eléctricos en Europa, asociando cambios en relación con el abastecimiento energético y la red eléctrica, la expansión de estos sectores podría convertirse en un motor importante de crecimiento económico, creación de empleo y aumento de las exportaciones para el continente. A la inversa, quedarse atrás en esta transición podría debilitar seriamente la economía europea.

2.5 En este contexto, el CESE acoge positivamente la intensa actividad que hay actualmente en la Comisión, el Consejo y los Estados miembros para respaldar y acelerar la transición hacia los vehículos eléctricos. Recomienda que se siga desarrollando la acción europea en particular en los siguientes aspectos:

- mayor apoyo a la transición tecnológica por medio de la I+D y programas de despliegue, educación y formación;
- apoyo al necesario desarrollo paralelo del sector de la electricidad, incluida la expansión de las energías renovables, el desarrollo de las redes e infraestructuras y la normalización de la interfaz entre los vehículos eléctricos y la red de suministro;
- apoyo a la transformación del mercado con incentivos adecuados, a fin de garantizar que la demanda aumente al ritmo de la transformación del suministro de vehículos.

3. Respaldar la transición tecnológica

3.1 Investigación y desarrollo

3.1.1 Es necesario realizar un esfuerzo considerable para aproximarse al objetivo del 3 % dedicado a la I+D y consagrar

una proporción más importante de los programas a apoyar la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono. El CESE acoge positivamente la importancia que se otorga al aumento de los esfuerzos en materia de I+D, de manera general, en la nueva Estrategia Europa 2020, así como la especial importancia otorgada a respaldar el paso hacia una economía más verde, incluida la transición hacia vehículos de bajas emisiones de carbono y vehículos eléctricos. Debe prestarse especial atención a:

- la mejora de la tecnología en el campo de las baterías, para aumentar la autonomía de los vehículos eléctricos, y mejorar la robustez y la resistencia de los sistemas seleccionados en todo tipo de condiciones climatológicas y de conducción;
- métodos alternativos de gestión de la recarga, a fin de optimizar los métodos que finalmente se seleccionen para la normalización;
- maneras de asociar la expansión de los vehículos eléctricos con la expansión del suministro eléctrico procedente de fuentes de energía renovables o con bajas emisiones de carbono;
- maneras de utilizar contadores inteligentes y un sistema de red eléctrica remodelado para que las baterías puedan ser recargadas en franjas horarias óptimas desde la perspectiva del equilibrio de la carga de la red eléctrica;
- el abastecimiento global de los materiales necesarios para una expansión masiva de las baterías, en particular el litio y las tierras raras, y cualquier medida que pueda adoptarse para bien aumentar, bien asegurar las fuentes de este abastecimiento, o su sustitución por otros materiales más disponibles;
- medidas que deberían adoptarse ya desde una fase inicial para fomentar la reutilización máxima de los materiales al finalizar el ciclo de vida de los vehículos y las baterías.

3.1.2 Debe prestarse particular atención a los proyectos de demostración y otros programas de despliegue. Es necesario ampliar y desarrollar la experiencia con las plataformas de tecnología energética para que den lugar a programas proactivos de despliegue para la implantación de híbridos que se conectan a la red y vehículos completamente eléctricos, así como de la infraestructura de soporte que requieran. Deberían impulsarse activamente, con los incentivos apropiados, los proyectos de demostración en aquellas ciudades y regiones que deseen destacar con experiencias piloto (en marcha ya en algunas ciudades y regiones europeas). Es necesario ampliar el programa Civitas.

3.1.3 El CESE expresa su preocupación por el hecho de que la tecnología actual de fabricación de baterías dependa en gran medida de materiales (litio y tierras raras) que hoy por hoy se producen principal o únicamente en China. Por ello, pide que se lleven a cabo urgentemente investigaciones y estudios geológicos para localizar fuentes alternativas de abastecimiento de estos materiales y fomentar su reciclaje siempre que sea posible.

3.2 Establecimiento de normas

3.2.1 Las normas reguladoras por las que se fijan requisitos mínimos en materia de eficiencia energética para productos y servicios desempeñarán un papel fundamental. La UE ya ha establecido normas en materia de emisiones de CO₂ de los automóviles, así como calendarios para las mejoras adicionales que deberán aportarse de modo obligatorio en el futuro. Sin embargo, sigue siendo necesario dotar a estos programas de un carácter más integral y de objetivos más ambiciosos a corto y más a largo plazo.

3.2.2 Los actuales límites de las emisiones fijados para (2015) permiten supercréditos para los vehículos con bajas emisiones de carbono o eléctricos. Esto supone, para los fabricantes europeos, un importante incentivo para acelerar el desarrollo y despliegue de la primera generación de vehículos completamente eléctricos. Pero, al mismo tiempo, reduce el incentivo para que dichos fabricantes sigan mejorando los vehículos restantes que funcionan con energía fósil. En la siguiente revisión, podría quizás fijarse un objetivo específico aparte para la expansión del parque de vehículos eléctricos, y exigirse al mismo tiempo a los fabricantes que continúen mejorando el rendimiento en materia de emisiones de CO₂ de sus vehículos de gasolina y diésel, que inevitablemente seguirán constituyendo la parte mayoritaria del parque durante los próximos veinte años.

3.2.3 Resulta fundamental seguir presionando a las empresas europeas para que se sitúen entre las primeras del mundo en vehículos eléctricos, lo que les permitirá mantener una fuerte posición competitiva cuando el mercado mundial en su conjunto avance en esta dirección. Existe una fuerte competencia entre los diferentes agentes de las industrias del motor, las baterías y el suministro energético que permitirá desarrollar las mejores tecnologías al mejor precio. Esta competencia constituye de por sí un motor poderoso de innovación y no debería frenarse.

3.2.4 Por otra parte, la UE deberá sin duda impulsar en una fase temprana algunos elementos de normalización, a fin de garantizar la seguridad, fiabilidad y compatibilidad, en particular en relación con la infraestructura de apoyo para recargar los vehículos eléctricos y las modalidades de conexión a la red eléctrica, así como con los requisitos energéticos y de configuración de las baterías. Además, teniendo en cuenta el importante comercio de vehículos (nuevos y de segunda mano) entre Europa y el resto del mundo, la UE debería participar activamente en la tarea de fijar normas mundiales sobre estas cuestiones, a fin de garantizar la compatibilidad de la tecnología de los vehículos eléctricos a escala mundial.

3.3 Educación y formación profesional y técnica

3.3.1 La transición hacia una industria del automóvil dominada por los vehículos eléctricos implicará cambios en sus modelos de empleo. Para que la industria europea del automóvil pueda preservar la producción y el empleo y mantener unos buenos niveles de exportación, resulta esencial que se invierta desde una fase temprana en la capacidad de producción europea de vehículos eléctricos, y que se creen los correspondientes módulos de formación y reciclaje en las nuevas competencias

que se necesitarán en los diferentes sectores de la industria (diseño, producción, distribución, ventas, mantenimiento, reciclado).

3.3.2 El CESE respalda resueltamente la propuesta de la Comisión de reanudar las actividades del Grupo de Alto Nivel CARS 21 con una participación ampliada de las partes interesadas, a fin de resolver los obstáculos que se presentan para que el mercado pueda asimilar las nuevas tecnologías. El CESE recomienda que dicho grupo incluya un grupo de trabajo específico sobre aspectos sociales, y que se adopten inmediatamente medidas para desarrollar y reorientar las estructuras de formación y educación sectoriales para cubrir las nuevas competencias necesarias en el marco de la tecnología de los vehículos eléctricos.

4. Transformación paralela del suministro eléctrico y vehículos con la descarbonización de este suministro

4.1 La transición hacia los vehículos eléctricos representará un aumento significativo de la demanda de suministro eléctrico – al principio no muy importante, pero sustancial con el paso del tiempo-. Si para responder a esta demanda adicional de electricidad se construyeran nuevas centrales eléctricas convencionales de carbón, no se ganaría nada en cuanto a producción de CO₂. Las emisiones de carbono simplemente habrían pasado de los vehículos a las centrales eléctricas. Por este motivo, resulta esencial que la expansión del parque de automóviles eléctricos vaya a la par con un incremento del suministro de energía con bajas emisiones de carbono o con emisiones cero.

4.2 Es necesario impulsar los programas de expansión de las energías renovables paralelamente al incremento de la demanda de electricidad para vehículos eléctricos. Esta exigencia debería incluirse en la próxima revisión de los objetivos para la expansión de las energías renovables.

4.3 Está empezando a perfilarse una complementariedad más sofisticada entre el incremento de la capacidad total de la batería que necesitan los vehículos eléctricos y el aumento de la cuota que ocupan las fuentes renovables de energía en el suministro total de electricidad.

4.4 Un problema importante para la expansión de las energías renovables es la intermitencia del suministro de la energía eólica, solar o mareomotriz, por ejemplo. Es probable que, para responder a las fluctuaciones diversas de los paradigmas de demanda de electricidad, haya que incrementar las maneras de almacenar energía. Los vehículos solo necesitarán sus baterías durante el tiempo limitado de conducción. El resto del tiempo, la batería deberá recargarse, pero también podría utilizarse como fuente de energía suplementaria, para servir de reserva a la red cuando el suministro de energías renovables resulte insuficiente. Los problemas técnicos y logísticos que se plantean para que este sistema funcione son enormes. Sin embargo, está posibilidad irá siendo más factible a medida que las redes inteligentes se vayan desarrollando. El CESE insta a la Comisión a iniciar sin demora los estudios necesarios, y a garantizar que las infraestructuras de recarga desarrolladas para los vehículos eléctricos sean, ya desde el principio, lo suficientemente inteligentes como para posibilitar esta complementariedad con el suministro de energías renovables.

4.5 El desarrollo de una infraestructura para la carga y el cambio de las baterías requerirá inversiones importantes. Será necesario emplazar de manera amplia y generalizada puntos de recarga, por ejemplo en los aparcamientos, las viviendas, los lugares de trabajo, los puntos de venta al por menor, los talleres comerciales y otros espacios públicos, así como en las calles. Será necesario que el sector público defina un marco regulador que garantice a quienes realicen inversiones en infraestructuras un rendimiento razonable e impida los precios excesivos. El CESE recomienda que la Comisión empiece a examinar sin demora los posibles marcos reguladores adecuados para impulsar las necesarias inversiones en infraestructuras. En este contexto, respalda las Conclusiones del Consejo de Competitividad del 26 de mayo, que solicitaban el desarrollo rápido de una normativa europea para los vehículos eléctricos, a fin de acelerar su penetración en el mercado.

5. Los consumidores y el mercado

5.1 El público europeo es cada vez más consciente de que la época en que podía confiarse en la disponibilidad, de forma general, de petróleo barato está llegando a su fin. Los ciudadanos saben que en muchas partes del mundo cada vez es más difícil encontrar y extraer petróleo, y que hay una competencia creciente por los recursos disponibles por parte de las economías emergentes. A pesar de un cierto escepticismo, el público es cada vez más consciente de que es necesario reducir las emisiones de CO₂ para evitar los perjuicios del cambio climático, y de que el sector del transporte tendrá que asumir su parte de responsabilidad. Los gobiernos de los Estados miembros han reforzado aún más, en diferente medida, estos mensajes, mediante la imposición de los productos del petróleo, una diferenciación de las tasas sobre los vehículos, a fin de favorecer a los más pequeños y con menos emisiones de carbono frente a aquellos con un consumo desmedido de gasolina y, en algunos casos, la adquisición de vehículos híbridos y prototipos de vehículos eléctricos para su parque móvil.

5.2 Como resultado de esta sensibilización general, el mercado ha registrado ciertos cambios en los últimos años. Los consumidores han modificado sus preferencias, que van ahora hacia automóviles más pequeños con bajas emisiones de carbono en vez de hacia los modelos más grandes, con emisiones altas. Los híbridos comercializados hasta el momento han tenido cierta demanda, en particular en aquellos Estados miembros que los han respaldado mediante incentivos fiscales. Sin embargo, por regla general los consumidores se mantienen prudentes en relación con las innovaciones en este sector, y probablemente necesitarán garantías e incentivos para dar el paso decisivo hacia la próxima generación de híbridos con conexión a la red eléctrica y automóviles completamente eléctricos, cuando estos empiecen a comercializarse.

5.3 De manera similar, los fabricantes y la industria petrolífera se han mantenido prudentes en cuanto al potencial que ofrece la transición hacia los vehículos eléctricos. Es necesario convencerlos de lo inevitable de avanzar en esta dirección, y de la determinación política de la Unión Europea de impulsar y acelerar esta transición para que pongan el grueso de sus recursos y conocimientos al servicio de este cambio y de su comercialización. La UE y los Estados miembros deben disipar todas las dudas de la industria sobre la necesidad y urgencia de esta transición, y no permitir que las peticiones específicas de algunas de las empresas más rezagadas frenen el progreso general,

pues entonces se corre el riesgo de que toda la industria en su conjunto se quede atrás respecto de otras empresas más dinámicas de otras partes del mundo, lo que a su vez conllevaría una pérdida permanente de la cuota de mercado y de influencia en la evolución de las normas internacionales.

5.4 Para avanzar con éxito hacia la siguiente fase y consolidar la confianza del consumidor y la demanda, hay que responder a sus exigencias, que pueden resumirse bajo los siguientes conceptos: seguridad, fiabilidad, prestaciones y diseño, autonomía y flexibilidad, facilidad de recarga, precio de compra y coste de utilización. (Hay cierta preocupación por el hecho de que los vehículos eléctricos, al ser silenciosos, puedan suponer un peligro en la carretera. En este caso, puede ser necesario establecer como requisito un nivel mínimo de ruido que advierta a los peatones y otros usuarios de la carretera cuando se esté aproximando un vehículo.)

5.5 Resultará fundamental que los vehículos eléctricos sean como mínimo tan seguros como los convencionales (tanto en condiciones normales de conducción como en caso de accidente), seguridad que no solo debe reflejarse en los datos estadísticos objetivos, sino que debe ser percibida como tal. Deberá asimismo garantizarse la seguridad de las modalidades de recarga, en particular las instalaciones de acceso público, contra la manipulación y el fraude. Estos criterios deberían incorporarse a todos los requisitos reguladores de la seguridad que deberán aplicarse obligatoriamente a los vehículos eléctricos.

5.6 Los vehículos eléctricos deberán ser fiables en todo momento y en todas las condiciones climatológicas. Si las baterías se descargan fácilmente, o si determinadas condiciones meteorológicas reducen marcadamente las prestaciones o la autonomía del vehículo, el público perderá fácilmente el interés. Sería conveniente incluir normas de sostenibilidad y fiabilidad en el marco regulador.

5.7 La prestación de los vehículos eléctricos debería equivaler, como mínimo, a la del promedio de los vehículos familiares, que son aquellos a los que está acostumbrada la mayoría de la gente. De la misma manera, resultará importante que el diseño y la configuración de los vehículos eléctricos no sean menos atractivos para el público en general que los mejores vehículos de combustión interna. Esto, desde luego, constituye un reto para la industria, y no será necesario legislar al respecto, siempre que la propia industria esté suficientemente motivada (y, llegado el caso, incentivada) para querer acelerar el cambio.

5.8 La autonomía del automóvil está estrechamente relacionada con las modalidades de recarga. Si para la recarga se necesitan varias horas en un taller o un punto de reabastecimiento en la calle, es posible que los consumidores deseen disponer de una autonomía sustancial entre cada carga. Es probable que la mayoría de los usuarios solo cubran distancias modestas en el curso de un día normal de trabajo, pero querrán más autonomía para las ocasiones en que tengan que recorrer trayectos más largos, y no estarán dispuestos a detenerse durante horas en medio del viaje para la recarga. Ocurrirá que las baterías se descarguen cuando un automóvil no se encuentra en un punto de recarga, por lo que será necesario desarrollar modalidades de recarga de emergencia en carretera o de sustitución de la batería.

5.9 Parece que técnicamente se perfilan posibilidades de reducir el tiempo de recarga. Pero las personas con prisa se impacientarán si el tiempo de recarga no se asemeja a lo que lleva llenar un depósito en una gasolinera. El CESE considera que, para garantizar un mercado de cierto tamaño, los fabricantes deberían intentar incrementar la autonomía de los vehículos para alcanzar, lo antes posible, los 300 km. Las acciones en I+D deberían centrarse especialmente en este objetivo.

5.10 Si resulta poco probable poder alcanzar tal nivel de autonomía en un futuro cercano, el CESE recomienda que se preste especial atención a la posibilidad de complementar las modalidades de carga en red con instalaciones para cambiar rápidamente toda la batería en un taller comercial (o, en caso de emergencia, en carretera), en dos o tres minutos. El CESE es consciente de que se están llevando a cabo algunos proyectos pilotos pioneros en este sentido. Para facilitar el desarrollo de la infraestructura para el cambio de batería, el CESE recomienda que la Comisión preste especial atención, desde el principio, a la posibilidad de normalizar desde una fase temprana la configuración y las características de las baterías y cómo pueden extraerse y cambiarse adecuadamente. El cambio de batería se vería facilitado si, en vez de adquirirlas, el usuario arrendara las baterías a las empresas de servicios encargadas de cambiarlas. Este método reduciría el coste inicial de los vehículos eléctricos, pero podría ser necesario establecer un marco regulador para garantizar que las empresas de servicios apliquen precios razonables y respeten unas normas de funcionamiento adecuadas.

5.11 En los lugares donde vaya a utilizarse la recarga mediante conexión a la red eléctrica, será fundamental que esta red de puntos de reabastecimiento no tarde en extenderse. Además de las instalaciones en las viviendas, será necesario disponer de puntos de reabastecimiento en los aparcamientos (públicos y privados, lugares de trabajo, puntos de venta al por menor, etc.) y las zonas de estacionamiento en la calle. Para que este programa pueda gestionarse, es posible que convenga centrar los primeros esfuerzos para la introducción de este sistema en zonas geográficas específicas. Sería útil probar varios sistemas piloto en diferentes lugares, como islas, grandes ciudades y zonas suburbanas, ciudades de menor tamaño, zonas rurales, etc., para establecer cuáles son las modalidades esenciales en cuanto al funcionamiento y el apoyo a la infraestructura. Es importante que, en cualquier lugar donde se pongan a prueba los vehículos eléctricos, se establezca desde el principio una red adecuada de instalaciones de reabastecimiento. Los consumidores darán rápidamente la espalda a la nueva tecnología si no la ven apoyada por una red de puntos de reabastecimiento y cambio de baterías ampliamente extendida, desde el primer día.

5.12 Los entes locales y regionales desempeñarán un papel esencial a la hora de fomentar la introducción de vehículos eléctricos en sus territorios respectivos. Pueden ayudar a determinar el emplazamiento adecuado para las instalaciones de recarga y cambio de las baterías. Pueden también dar un trato preferencial a los vehículos eléctricos, para el aparcamiento o mediante carriles reservados. Asimismo, pueden tener un papel esencial a la hora de dar a conocer e impulsar la transición hacia los vehículos eléctricos. Por último, pueden fomentar estos vehículos utilizándolos para el transporte de personas con mo-

vilidad reducida, la limpieza de las calles, etc., ya que por lo general muchos de estos viajes suponen únicamente desplazamientos cortos dentro del territorio.

5.13 Obviamente, el precio de compra y el coste de utilización serán un aspecto esencial. Considérese, como ejemplo de interés, cómo se desarrolló en muchos países la transición de la gasolina con plomo a la gasolina sin plomo. Durante cierto tiempo, los consumidores se resistían a este cambio. Sin embargo, en cuanto los gobiernos utilizaron diferenciales fiscales para apoyar el consumo de la gasolina sin plomo, la resistencia desapareció, y la transición se realizó de manera rápida y fluida.

5.14 De modo similar, para impulsar una mayor utilización de vehículos eléctricos será necesario, como mínimo, eliminar toda ventaja de costes de los vehículos convencionales mediante regímenes fiscales diferenciados, y probablemente también, dar un tratamiento preferencial a los vehículos eléctricos durante los primeros años, para poner en marcha el mercado. En principio, conducir un vehículo eléctrico debería ser menos costoso debido a que el motor eléctrico presenta una eficiencia mucho mayor. Pero obviamente, este coste dependerá en gran medida de la estructura de las tarifas eléctricas, y de si es posible integrar la recarga de las baterías en un sistema inteligente para equilibrar la carga de electricidad, a una tarifa preferencial. El CESE insta a que se elaboren desde una fase temprana estudios econométricos sobre las diferentes posibilidades en este sentido. Dado que la transición hacia los vehículos eléctricos es un gran paso para los consumidores, puede ser necesario darle un respaldo considerable por medio de incentivos, en particular en los primeros años (p.ej., con un diferencial fiscal importante que favorezca la compra de vehículos eléctricos frente a la compra de vehículos de combustión interna).

5.15 Además de aplicar incentivos en relación con el precio, los gobiernos y entes locales deben explorar otros tipos de incentivos que puedan favorecer la transición, como carriles reservados o zonas e instalaciones de aparcamiento preferenciales para los vehículos eléctricos. No hay duda de que los vehículos eléctricos contaminarán menos que los motores de combustión interna, y algunos modelos podrían contribuir también a reducir la congestión del tráfico (p.ej., modelos pequeños con un uso específico).

5.16 Además de las acciones para garantizar que los vehículos eléctricos se comercialicen a un precio competitivo, será importante adoptar nuevas medidas para sensibilizar más a los consumidores sobre la huella de carbono de las diferentes opciones de transporte, y cómo la mejorarán utilizando vehículos eléctricos.

5.17 Este tipo de información debería basarse en un análisis del impacto de todo el ciclo de vida útil de su vehículo y de otros modos de transporte. Pero aunque se tenga en cuenta la totalidad del ciclo de vida útil, parece probable que el cambio hacia un vehículo eléctrico sea una de las decisiones más importantes que puede adoptar una persona para reducir su huella de carbono. Por eso, los consumidores necesitarán la información adecuada para sopesar minuciosamente esta cuestión.

5.18 Es probable que, al principio, la penetración en ciertos segmentos de mercado resulte más fácil que en otros. Dadas las limitaciones actuales en cuanto a la autonomía de la batería y el tiempo de recarga, los vehículos eléctricos se adecuarán mejor, al menos al principio, a los trayectos cortos, urbanos o locales, y menos a las largas distancias. Será también más fácil disponer de instalaciones de conexión a la red en las viviendas con garaje o, al menos, en aquellas que cuentan con aparcamiento privado. Por este motivo, es lógico que los primeros esfuerzos de comercialización se orienten hacia los hogares con este tipo de facilidades, que pueden plantearse la compra de un vehículo eléctrico como un segundo coche (más pequeño) para uso local, y mantener un vehículo de combustión interna o un híbrido para viajes más largos, con más carga. Sin embargo, como quiera que los primeros estudios apuntan a que la limitación en la autonomía de viaje y la duración del tiempo de recarga pueden tener un efecto disuasorio en su adopción, y para evitar que los vehículos eléctricos se vean confinados a algunos pequeños nichos de mercado, será importante mantener, desde el principio, una visión a largo plazo orientada hacia una transición más amplia que haga de los vehículos eléctricos una opción atractiva para todos los usuarios y para todo tipo de trayectos.

5.19 Los programas de contratación pública pueden convertirse en una herramienta muy poderosa para impulsar la mejora de las normas en sectores clave de la industria. El sector público es un comprador importante de coches y otros vehículos, y su ejemplo puede tener una influencia adicional en las decisiones de compra de otros. Por este motivo, resulta importante que los gobiernos y otros organismos públicos de toda Europa, incluidos los entes locales y regionales, se comprometan desde el principio a adquirir coches y otros vehículos eléctricos, a fin de asegurar su rápida expansión en el mercado y hacer que los volúmenes de producción alcancen rápidamente la masa crítica de producción económica. Las instituciones de la Unión Europea podrían mostrar el camino con sus propias decisiones de compra, y podrían entablar debates a nivel europeo e iniciativas

para fomentar una transición temprana hacia los vehículos eléctricos. Los líderes políticos y otras figuras públicas prominentes podrían difundir el mensaje utilizando ellos mismos vehículos eléctricos desde el principio.

5.20 Se calcula que casi (el 50 %) de los vehículos adquiridos en Europa se inscriben en el marco de regímenes gestionados o apoyados por las empresas en beneficio de sus empleados. Sería conveniente incentivar a las empresas, por medio de una diferenciación fiscal adecuada, para que dieran preferencia a los vehículos con bajas emisiones o completamente eléctricos en el marco de estos regímenes.

6. Otros vehículos y tipos de transporte

6.1 El presente dictamen se centra primordialmente en los vehículos particulares de pasajeros, y en las medidas que debe adoptar la Unión Europea para acelerar la transición hacia una mayor utilización de los automóviles eléctricos en el futuro. Se trata de la rama más fácil de alcanzar de todas las que constituyen el árbol de la descarbonización del transporte.

6.2 Pero obviamente, las posibilidades de la electrificación no se limitan a esto. Los responsables políticos y la industria deben estar atentos al potencial que ofrece la electrificación de todo el abanico de modalidades de transporte de superficie y marítimo, incluidos los vehículos unipersonales de reducido tamaño, los vehículos de transporte público más grandes, los trenes, tranvías y trolebuses, y todo el sector del transporte de mercancías. Además, a medida que la electrificación del sistema de transporte se vaya ampliando, pueden surgir nuevos modelos de movilidad gracias a las diferentes características de la energía eléctrica, la tecnología en el campo de las baterías y los sistemas inteligentes de gestión de la red eléctrica y del tráfico. En este sentido, el CESE anima a la Comisión y los responsables políticos a que se mantengan atentos y vigilantes ante las mejores nuevas ideas que puedan necesitar apoyo.

Bruselas, 14 de julio de 2010.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI